This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`

HL 1Q01 8

RUS
TSI

HARVARD
LAW

A7
Tsitovich, P.
Ocherki torg. prava V. 3

Bd. Dec. 1929

HARVARD LAW LIBRARY

Received AUG 8 1929

270

ОЧЕРКИ

ПО ТЕОРІИ

ТОРГОВАГО ПРАВА

П. П. ЦИТОВИЧА

ОРД. ПРОФЕСС. С.-ПЕТЕРБУРГСКАГО УНИВЕРСИТЕТА.

ВЫПУСКЪ ТРЕТІЙ

(изъ лекцій въ осеннемъ полугодіи 1901 г.)

Морское Право.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-Литографія Б. М. Вольфа, Разъѣзжая, 15.
1902.

Печатать разрѣшается по опредѣленію Юридическаго факультета Императорскаго С.-Петербургскаго Университета 28 Февраля 1902 г.

Секретарь Юридическаго факультета *Д. Гриммъ.*

AUG 8 1929

СОДЕРЖАНІЕ.

стр.

§ 1. Морская торговля. Важнѣйшіе памятники и современное законодательство Франціи, Англіи и Германіи. Уставъ торговый (II книга); законодательство Финляндіи.—Литературныя пособія . . . . . 183—190
§ 2. Морскія суда, ихъ регистрація и національность . . . . . 190—195
§ 3. Пріобрѣтеніе права собственности на морскія суда. Совладѣніе . . . . . 195—202
§ 4. Содержаніе морскихъ судовъ; отвѣтственность содержателей . . . . . 202—208
§ 5. Шкиперъ; его роль и различныя функціи . . . . . 208—213
§ 6. Экипажъ. Лоцманъ . . . . . 213—221
§ 7. Зафрахтовка судовъ. Чертепартія. Коноссаментъ . . . . . 221—228
§ 8. Отвѣтственность фрахтовщика и фрахтователя. Перевозка пассажировъ . . . . . 228—240
§ 9. Бодмерея. Бодмерейный заемъ подъ судно, фрахтъ и грузъ . 240—246
§ 10. Аваріи вообще. Аваріи общія . . . . . 246—252
§ 11. Распредѣленіе общихъ аварій. Диспаша . . . . . 253—258
§ 12. Столкновеніе судовъ. Помощь и спасеніе . . . . . 258—265
§ 13. Морское страхованіе; его виды. Страховой полисъ . . . . 265—273
§ 14. Полисъ casco и полисъ cargo . . . . . 273—279
§ 15. Убытки частичные (аваріи) и убытки полностью. Абандонъ. Формальныя условія для полученія страховаго вознагражденія . . . . . 279—289

§ 1.

Морская торговля. Важнѣйшіе памятники и современное законодательство Франціи, Англіи и Германіи. Уставъ торговый (II книга); законодательство Финляндіи.—Литературныя пособія.

Подъ морской торговлей разумѣется перевозка вещей и людей по морю. Средствами, орудіями такой перевозки служатъ особыя „морскія сооруженія“ [1]) различныхъ типовъ и названій. Содержатели такихъ сооруженій,—ихъ владѣльцы, хозяева, судовладѣльцы,—занимаются перевозкою въ видѣ промысла,—за плату и съ цѣлью полученія прибыли. За перевозку вещей, грузовъ, товаровъ, взимается *фрахтъ*; за перевозку людей, пассажировъ, взимается *пассажирская плата*. Таково общепринятое значеніе, въ какомъ, въ литературѣ и въ законодательствѣ, употребляется выраженіе *морская торговля* [2]). Разнообразныя отношенія, возникающія изъ морской торговли, составляютъ предметъ *морского права* вообще.

Различаются: а) морское *публичное* (административное) право; б) морское *международное* право; в) *частное* или *торговое* морское право. Подъ морскимъ публичнымъ правомъ разумѣются тѣ мѣры, которыя принимаются государственной властью въ интересахъ морской торговли страны. Подъ морскимъ международнымъ правомъ разумѣются соглашенія (трактаты, конвенціи, декларації) отдѣльныхъ государствъ, имѣющія отношеніе къ морской торговлѣ. Въ морскомъ публичномъ и въ международномъ правѣ преслѣдуются цѣли и проводятся мѣры торгово-морской *политики* и *полиціи*.

Но есть еще одна сфера отношеній—частно-правнаго характера. Сюда относятся прежде всего права судовладѣль-

---

[1]) Уставъ торговый, ст. 143.

[2]) Въ этомъ смыслѣ о морской торговлѣ говоритъ и Уставъ Торговый. Но въ число дѣйствій морской торговли Уставъ включилъ также построеніе, починку и оснащеніе мореходныхъ судовъ (ст. 105—123).— Въ видѣ промысла, морскіе суда содержатся для другихъ цѣлей, главнымъ образомъ для морской охоты (звѣриные и рыбные промыслы, добыча коралловъ), для буксированія, для спасенія и подачи помощи при крушеніяхъ. Такія суда спеціально приспособлены сообразно ихъ назначенію. Подъ нѣкоторыя нормы морского права подпадаютъ и суда, отправляемыя для научныхъ или увеселительныхъ экскурсій (регистрація и національность, страхованіе, столкновенія).

цевъ на принадлежащія имъ суда. Далѣе. Какъ промыселъ содержателя судна, морская торговля состоитъ изъ отдѣльныхъ актовъ (предпріятій); таковы отправленія, *рейсы*. Въ каждомъ рейсѣ замѣшаны интересы различныхъ участниковъ: интересы содержателя судна,—его хозяина, интересы шкипера и лицъ экипажа, интересы пассажировъ, интересы участниковъ въ грузѣ, и наконецъ интересы третьихъ лицъ, прежде всего интересы страховщиковъ. Такое сцѣпленіе разнообразныхъ интересовъ возникаетъ отчасти путемъ соотвѣтственныхъ сдѣлокъ, отчасти-же имѣетъ своимъ основаніемъ непредвидѣнныя событія въ смыслѣ *приключеній, морскихъ несчастій, опасностей.*

Нормы положительнаго [1]) права, опредѣляющія указанныя сейчасъ отношенія, составляютъ частное или торговое морское право. Но при этомъ одна оговорка. Если гдѣ, то именно въ морской торговлѣ различіе между частнымъ и публичнымъ правомъ можетъ быть установлено лишь условно и приблизительно. Въ ихъ исходной мысли и преслѣдуемой цѣли частно-правныя нормы морского права не рѣдко оттѣнены мотивами торгово-морской политики или полиціи [2]).

О морскомъ правѣ древняго (до-римскаго) міра имѣются лишь отрывочныя свѣдѣнія. Въ Corpus juris Civilis морское право затронуто отрывочно, въ нѣкоторыхъ частностяхъ [3]).

Основы современнаго морского права Европы установлены въ средніе вѣка [4]). Непосредственно же, въ его развитіи и въ системѣ, нынѣшнее морское право примыкаетъ къ Ордоннансу Людовика XIV (1681 г.).

Ордоннансъ воспроизведенъ во второй книгѣ французскаго торговаго кодекса 1807 г., въ тѣхъ постановленіяхъ, которыя касаются частнаго морского права.

---

[1]) Въ томъ числѣ и обычаи; ст. 1 Уст. Торг.; ст. 352 со ст. 45 п. 4 Уст. Торг. Судопр.

[2]) Одинъ изъ примѣровъ такой оттѣненности предѣльная отвѣтственность содержателей морскихъ судовъ.

[3]) Въ Дигестахъ титулы de exercitoria actione (14, 1); ad legem Rhodiam de jactu (14, 2); nautae caupones stabularii (4, 9); de nautico foenore (22, 2); de incendio ruina naufragio (49, 9). Есть кое что въ Кодексѣ и въ Новеллахъ.

[4]) Особенно важны два памятника: Consolato del mar для Средиземнаго моря, Rôles d'Oleron для Франціи (побережье Атлантическаго океана). Уже новой исторіи принадлежитъ Guidon de la mer (редакція 1607 г.), гдѣ впервые изложены правила о морскомъ страхованіи.

Вторая книга торг. кодекса дѣйствуетъ во Франціи и теперь, хотя значительно измѣнена и дополнена отдѣльными законами и декретами, изданными въ разное время, особенно въ послѣдней четверти прошлаго столѣтія. Изъ дополненій заслуживаетъ вниманія законъ 10 Іюля 1885 г.—о залогѣ (ипотекѣ) морскихъ судовъ [1]); возлагавшихся на него надеждъ законъ не оправдалъ.

Англія имѣетъ очень подробный Морской Уставъ 1894 г. [2]). Преобладающее содержаніе устава—публичнаго характера; но есть въ немъ не мало постановленій и содержанія частноправнаго. [3]). Въ нѣкоторыхъ частностяхъ уставъ 1894 г. дополненъ въ послѣдніе годы прошлаго столѣтія.

Неполноту устава 1894 г. относительно частнаго морского права восполняетъ судебная практика,—тезисы, высказанные судами при разсмотрѣніи и рѣшеніи судебныхъ споровъ (Cases). Кромѣ того, для письменнаго изложенія различныхъ сдѣлокъ (чертепартіи, коносаменты, страховые полисы) практика выработала однообразные формуляры (шаблоны), до того подробные и предусмотрительные, что для споровъ и недоразумѣній остается мало простора. Вопросы по аваріямъ разрѣшаются на основаніи Іоркъ-Антверпенскихъ правилъ или же правилъ Ллойда. [4]).

До второй половины прошлаго столѣтія морское право Германіи состояло изъ отрывочныхъ статутовъ мѣстнаго значенія или изъ мѣстныхъ обычаевъ, дѣйствовавшихъ главнымъ образомъ въ Ганзейскихъ городахъ; только въ Пруссіи оно было систематизировано во второй книгѣ Ландрехта 1794 г. Изданный въ 1861 г. обще-германскій торговый кодексъ объединилъ, въ его 5-й книгѣ, и частное морское право Герма-

---

[1]) Законъ изданъ въ замѣну такого же закона 1874 г.

[2]) Merchant Shipping Act, 743 статей (sections), 14 отдѣловъ (Parts).

[3]) Напр. постановленія о переходѣ права собственности на суда, объ отношеніяхъ шкипера и экипажа, о сдачѣ груза, о предѣльной отвѣтственности судовладѣльцевъ, а долевомъ совладѣніи, о спасеніи и подачѣ помощи при крушеніяхъ. Съ особенной подробностію опредѣлены порядокъ регистраціи и условія національности судовъ.

[4]) Іоркъ-Антверпенскія правила пересмотрѣны и нѣсколько измѣнены въ Ливерпулѣ въ 1890 г. Диспашеры Ллойда (adjusters) составляютъ особую корпорацію, дѣйствующую на основаніи своихъ правилъ, періодически пересматриваемыхъ въ общихъ собраніяхъ. Послѣдній пересмотръ былъ въ Маѣ 1901 г.

ніи. Въ новой редакціи 1897 г. пятая книга кодекса стала четвертою, но безъ существенныхъ измѣненій или поправокъ въ содержаніи. Съ образованіемъ Имперіи началось изданіе ряда спеціальныхъ законовъ и императорскихъ указовъ по разнымъ вопросамъ морского права, по преимуществу публичнаго. Важнѣйшее изъ этихъ дополнительныхъ узаконеній—положеніе о личномъ составѣ торговыхъ судовъ 1872 г. [1]).

Частное морское право приведено въ законодательную форму и въ другихъ странахъ Европы [2]), какъ отдѣлъ торговыхъ кодексовъ, или-же въ видѣ отдѣльныхъ уставовъ [3]). Въ 1899 г. вступилъ въ дѣйствіе торговый кодексъ въ Японіи; его пятая книга посвящена морской торговлѣ. Въ этомъ, какъ и въ другихъ отдѣлахъ, онъ значительно позаимствованъ изъ торговаго кодекса Германіи.

Морская торговля составляетъ предметъ второй книги Устава Торговаго. Основной пластъ постановленій книги—Уставъ *купеческаго водоходства* по рѣчному и морскому плаванію 1781 г. [4]). Уже заглавіе устава показываетъ, что онъ былъ разсчитанъ и для рѣкъ; въ Сводѣ Законовъ моря и рѣки разведены [5]). Въ видѣ постановленій Устава Торговаго, уставъ купеческаго водоходства въ значительной мѣрѣ дѣйствуетъ и теперь; но это основное законоположеніе нашего морского права дополнено въ послѣдующее время.

Въ 1827 г., при тогдашнемъ Д-тѣ Мануфактуръ и Внутренней Торговли, былъ образованъ особый комитетъ для выработки мѣропріятій къ улучшенію мореходства и судостроенія. Комитетъ выработалъ „дополнительныя постановленія о торговомъ судостроеніи и мореходствѣ“, которыя получили силу закона 12 февраля 1830 г. Главная цѣль постановленій—поощрить промыселъ судостроенія, посредствомъ разныхъ льготъ и содѣйствій, а также увеличить среди насе-

---

[1]) Seemannsordnung. Проектъ новаго положенія внесенъ въ имперскій парламентъ.

[2]) А также въ Ю. Американскихъ республикахъ.

[3]) Новѣйшіе изъ уставовъ—скандинавскіе: шведскій 1891 г., датскій 1892 г., норвежскій 1893 г.

[4]) Уставъ купеческаго водоходства не былъ оконченъ; изданы только двѣ части, третья же часть не появилась.

[5]) Для рѣкъ и вообще для внутреннихъ водяныхъ сообщеній Уст. путей сообщенія, разд. 2-й.

ленія классъ профессіональныхъ моряковъ, — шкиперовъ, штурмановъ и матросовъ. Для достиженія послѣдней цѣли составители постановленій придумали, между прочимъ, цехи и общества вольныхъ матросовъ. Серьезнѣе по значенію мѣры въ другомъ направленіи. Въ постановленіяхъ были предложены: а) упрощеніе и удешевленіе процедуры полученія патентовъ на право поднятія русскаго флага; б) предоставленіе малаго каботажа [1]) исключительно судамъ русской національности.

Въ 1836 г. изданы правила о спасеніи кораблей и судовъ, претерпѣвающихъ крушеніе или гибель. Безъ существенныхъ измѣненій правила остаются въ силѣ и теперь, какъ одинъ изъ раздѣловъ [2]) Уст. Торг. Еще важнѣе новое положеніе о морскомъ страхованіи 1846 г. Формально положеніе остается закономъ по настоящее время, какъ одна изъ составныхъ частей 2-й книги Уст. Торг. [3]); на практикѣ дѣйствуютъ такъ называемыя *Гамбургскія общія правила морского страхованія* [4]).

Широко была поставлена задача коммиссіи, образованной въ 1856 г., подъ предсѣдательствомъ адмирала барона Врангеля: вообще пересмотрѣть русское законодательство о торговомъ мореплаваніи [5]). Важнѣйшій результатъ работъ коммисіи—составленіе новыхъ правилъ о правѣ на поднятіе русскаго флага, въ связи съ правилами о регистраціи морскихъ судовъ. Правила изданы 23 іюня 1865 г; они дѣйствуютъ и теперь, какъ одна изъ новѣйшихъ придѣлокъ Уст. Тор. [6]).

Могутъ быть еще упомянуты: а) Правила о предупрежденіи столкновенія судовъ 1880 г., ихъ замѣнили, съ 1897 г., другія правила, предложенныя международной конференціей

[1]) Плаваніе между русскими портами, лежащими на одномъ и томъ-же морѣ; ст. 184 Уст. Торг.

[2]) Раздѣлъ V—ст. 478—522.

[3]) Раздѣлъ VI ст. 538—588.

[4]) Въ русскомъ переводѣ правила изданы въ 1881 г.; послѣдняя редакція на нѣмецкомъ языкѣ 1891 г. Русскій переводъ не всегда точенъ.

[5]) Вѣроятно для этой коммиссіи появился напечатанный въ 1861 г. проектъ россійскаго морского права, составленный съ примѣненіемъ къ потребностямъ балтійскаго мореплаванія; текстъ проекта на нѣмецкомъ и на русскомъ языкѣ.

[6]) Ст. 138—164.

въ Вашингтонѣ въ 1889 г. б) Точно также международнаго происхожденія правила объ измѣреніи вмѣстимости судовъ [1]); они извлечены изъ конвенцій Россіи съ другими государствами.

Наконецъ, въ 1897 г. исключительно судамъ русскаго флага предоставленъ и большой каботажъ,—плаваніе между русскими портами, на разныхъ моряхъ лежащими.

Несмотря на всѣ дополненія послѣдующаго времени, главную массу постановленій Уст. Торг. о морской торговлѣ составляютъ статьи, взятыя изъ устава купеческаго водоходства 1781 г., или изъ дополнительныхъ узаконеній, состоявшихся до 60 г.г. прошлаго столѣтія. Какъ въ другихъ частяхъ, такъ и въ отдѣлѣ о морской торговлѣ Уставъ Торговый совершенно устарѣлъ. Большинство его постановленій расчитаны на суда изъ дерева, незначительной вмѣстимости, съ простѣйшимъ оснащеніемъ и несложнымъ личнымъ составомъ [2]).

Ближайшее отношеніе къ постановленіямъ Уст. Торг. о морской торговлѣ имѣютъ уставы: таможенный, консульскій, уставъ врачебный (отдѣлъ о карантинахъ). Восполняющее значеніе имѣютъ также права и обычаи мѣстныхъ портовъ, а равно правила мѣстныхъ биржъ [3]). Наконецъ, въ Уложеніи о наказаніяхъ есть значительное количество постановленій дисциплинарнаго характера [4]).

До 70 г.г. прошлаго столѣтія въ Финляндіи дѣйствовали отдѣльныя законоположенія изъ временъ шведскаго владычества. Въ 1873 г. изданъ Морской уставъ Великаго Княжества Финляндскаго,—законченный кодексъ частнаго морского права. Уставъ измѣненъ и дополненъ въ 1889 г., причемъ изданы и правила о корабельныхъ реестрахъ [5]). Суда Финляндіи плаваютъ подъ русскимъ флагомъ, но имѣютъ свою

---

[1]) Ст. 124—137 Уст. Торг.

[2]) Редакція отдѣльныхъ статей не поддается не только юридическому толкованію, иногда и грамматическому построенію. Такова, напр. ст. 538, гдѣ дано опредѣленіе, что такое морское страхованіе.

[3]) Такія правила имѣютъ биржи С.-Петербурга, Риги, Либавы.

[4]) Ст. 1203—1274.

[5]) Сборникъ постановленій Великаго Княжества Финляндскаго 1873 № 20, и 1889 г. № 36; К. Малышевъ, Общее уложеніе Финляндіи, стр. 558—688.

отдѣльную національность [1]). Каботажное плаваніе между портами края предоставлено русскимъ судамъ наравнѣ съ Финляндскими.

Литературныя пособія.

Изъ французской литературы:

A. Desjardins. Traité de droit commercial maritime. 9 vol. 1878—1890 г.

Его же: Introduction historique à l'etude du droit commercial maritime. 1 vol. 1890 г.

Lyon-Caen et Renault. Traité de droit maritime. 2 vol. 1894—96 г. (Это томы V и VI, выдѣленные изъ Traité de droit commercial тѣхъ же авторовъ; томы I и V этого сочиненія вышли въ 3 изд. 1901 г.).

Vermond. Manuel de droit maritime.

Въ общихъ сочиненіяхъ по французскому торговому праву (въ учебникахъ, трактатахъ и коментаріяхъ) излагается и торговое морское право.

Изъ англійской литературы:

Ch. Abbot, Treatise of the Law relative to merchant Ships and Seemen, 14 edit. 1901 г. Болѣе элементарно:

A. Saunders, Maritime Law, 1901 г.

Въ англійской литературѣ морское страхованіе обыкновенно излагается отдѣльно. Изъ спеціальной литературы морского страхованія:

M. D. Chalmers and D. Owen, Digest of the Law on Marine Insurance; 1900 (коментарій на проектъ закона о морскомъ страхованіи, внесенный въ парламентѣ въ 1899 г.)

I. Arnould. Treatise on the Law of Marine Insurance and Average, 7 edit. 1901 г.

Въ учебникахъ, руководствахъ и коментаріяхъ германской литературы по торговому праву морское право обыкновенно [2]) опускается. Въ извѣстномъ сборникѣ по торговому

---

[1]) Финл. Уст., §§ 5, 9. Точно также шкиперами на финляндскихъ судахъ могутъ быть только финляндскіе граждане.

[2]) Включено въ учебникахъ Gareis'a и Cosack'a, у послѣдняго не въ видѣ особаго отдѣла, а распредѣлено по разнымъ мѣстамъ учебника. Краткій обзоръ имѣется и въ System Гольдшмидта.

праву [1]) Эндемана подробно изложенъ и этотъ отдѣлъ. Спеціальная литература довольно скудна. Изъ новѣйшей литературы комментаріи:

E. Boyens. D. deutsche Seerecht. Пока вышли два тома (1897—1901 г.); предполагается еще одинъ.

S. Schaps. D. deutsche Seerecht. Пока вышло четыре выпуска (1893—1901 г.); до окончанія очень далеко.—Изъ литературы по морскому страхованію:

I. F. Voigt. D. deutsche Seeversicherunsrecht. Четыре выпуска, 1884—87 г.

Матеріалъ для сравнительнаго изученія современнаго права тщательно обработанъ въ сочиненіи изъ итальянской литературы:

U. Pipia. Trattato di diritto maritimo, 2 vol. 1900—1901 г.г.

Въ высшей степни важно также наглядное ознакомленіе съ формулярами изложенія различныхъ документовъ, употребительныхъ въ практикѣ морского права. Систематическій сборникъ такихъ формуляровъ:

E. Friedberg. Formelbuch für Handels,—Wechsel—nnd Seerecht, 2 Ausg 1901 г. стр. 471—590 [2]).

§ 2.

Морскія суда; ихъ регистрація и національность.

Морскія суда суть вещи движимыя [3]); но это движимость особаго рода. Основное отличіе отъ всякой другой движимости состоитъ въ томъ, что право собственности на морское судно всегда основано на письменномъ документѣ [4]). Кромѣ того, морское судно всегда *индивидуально* и *національно*.

Морскимъ считается лишь такое судно, которое: а) „предназначено“ для перевозки моремъ; б) по своей вмѣстимости

---

[1]) Handbuch des deutschen Handels,—See—und Wechselrechts. Bd. I—IV, 1881—1885 г.

[2]) Формуляры такихъ документовъ включены въ «Пособіе для изученія торговой практики» Н. С. Лунскрго, 1900 г. (стр. 106—149, 191—208).

[3]) Ст. 401, 1 ч. X т. св. зак., уст. гражд. судопр., ст. 987.

[4]) Иными словами, ст. 534, 1 ч. X т. св. зак. къ морскимъ судамъ непримѣнима.

(емкости) достигаетъ извѣстнаго размѣра [1]). Индивидуальность прежде всего заключается въ „существенныхъ признакахъ“ и въ названіи, имени судна. Время и мѣсто происхожденія судна,—его постройки, а слѣдовательно и его *возрастъ*, —видны изъ корабельной крѣпости, откуда они заносятся въ другіе документы [2]). Другіе существенные признаки, какъ-то: вмѣстимость, углубленіе (посадка въ водѣ), а равно и названіе тоже видны изъ документовъ и кромѣ того наглядно отмѣчены на самой наружности судна; при чемъ, названіе, присвоенное судну, измѣненію не подлежитъ [3]).

Морское судно національно: оно русское и можетъ поднимать русскій торговый флагъ, если *приписано* къ одному изъ портовъ Имперіи, и на основаніи такой приписки имѣетъ документъ русской національности,—патентъ на поднятіе русскаго торговаго флага [4]).

Приписка къ данному порту совершается чрезъ внесеніе судна въ корабельный списокъ, *реестръ* этого порта. Для такой регистраціи необходимы: а) законченность судна, когда оно уже имѣетъ свою индивидуальность и получило названіе [5]); б) русская національность того или тѣхъ, кому судно принадлежитъ по праву собственности.

Одинъ изъ существенныхъ признаковъ судна, которые должны быть на-лицо до его регистраціи—его *вмѣстимость* (ёмкость). Вмѣстимость показывается въ особомъ документѣ, въ *мѣрительномъ свидѣтельствѣ* [6]). Документъ выдается лишь по измѣреніи объема всѣхъ помѣщеній внутри судна, когда слѣдовательно судно уже закончено въ постройкѣ и въ отдѣлкѣ. Объемъ всѣхъ такихъ помѣщеній представляетъ собою валовую, *полную* вмѣстимость судна. Отъ полной отличается чистая, *грузовая* вмѣстимость, какъ остатокъ, за вычетомъ изъ полной вмѣстимости объема тѣхъ помѣщеній внутри судна, какія нужны для его надобностей,—для предметовъ его оснащенія, снаряженія и для экипажа.

---

[1]) Уст. Торг. ст. 125, 127; но ст. 140 ослабила значеніе второго признака.

[2]) Уст. торг. ст. 119, 135, 142, 143, прилож. къ ст. 139.

[3]) См. 113, 119, 135, 136, 150 уст. торг.

[4]) Ст. 138—164; прилож. къ ст. 139.

[5]) Къ одному и тому же порту можетъ быть приписано нѣсколько судовъ одинаковыхъ по названію; названіе морского судна не есть фирма.

[6]) Ст. 124—137 уст. торг.

Измѣренію подлежатъ лишь суда, коихъ вмѣстимость не менѣе 10 ластовъ, или,—что все равно,—не менѣе 20 англійскихъ тоннъ или 20×2.83 кубическихъ метровъ. Это и есть та минимальная вмѣстимость, съ которой начинаются особенности морскихъ судовъ [1]).

Выданное, на основаніи произведеннаго техниками измѣренія, мѣрительное свидѣтельство имѣетъ силу лишь до тѣхъ поръ, пока оно правдиво, т. е. пока отъ передѣлокъ не измѣнилась вмѣстимость судна. При измѣненіи вмѣстимости, объ этомъ отмѣчается на мѣрительномъ свидѣтельствѣ или же, въ замѣнъ прежняго, составляется новое мѣрительное свидѣтельство.

Значеніе мѣрительнаго свидѣтельства прежде всего въ томъ, что оно необходимо какъ одно изъ приложеній къ прошенію о припискѣ судна къ порту. Кромѣ того, по нему, т. е. соразмѣрно обозначенной въ свидѣтельствѣ вмѣстимости, опредѣляется количество портовыхъ сборовъ.

Въ силу международныхъ конвенцій, мѣрительныя свидѣтельства, выданныя компетентной властью въ одномъ государствѣ [2]), признаются и въ другихъ странахъ, но подъ двумя условіями: а) измѣреніе должно быть произведено по системѣ Мурсома; б) вмѣстимость должна быть показана въ англійскихъ тоннахъ.

Второе условіе для приписки судна къ одному изъ русскихъ портовъ—русская національность того или тѣхъ, кому оно принадлежитъ по праву собственности. По праву собственности судно можетъ принадлежать: а) русскому подданному, б) акціонерному предпріятію, в) предпріятію товарищескому, г) нѣсколькимъ совладѣльцамъ.

Первый случай,—національность по подданству владѣльца, не требуетъ объясненій. За акціонерными предпріятіями, учрежденными въ Россіи, русская національность признается въ томъ случаѣ, если въ Россіи находятся не только правленіе, но и главныя конторы предпріятія, буде таковыя оно имѣетъ. Національность директоровъ членовъ правленія и директора-распорядителя, членовъ наблюдательнаго совѣта,

---

[1]) Тонна какъ единица вмѣстимости должна быть отличаема отъ другой тонны, какъ единицы вѣса.

[2]) У насъ мѣрительныя свидѣтельства выдаются таможнями.

а тѣмъ болѣе акціонеровъ, безразлична [1]). Товарищеское предпріятіе считается русскимъ, если оно учреждено въ Россіи по русскому закону [2]) и при этомъ хоть одинъ изъ товарищей-распорядителей состоитъ въ русскомъ подданствѣ [3]). Какой національности и гдѣ имѣютъ мѣсто жительства другіе товарищи, полные и на вѣрѣ, безразлично. Наконецъ, при совладѣніи для русской національности принадлежащаго совладѣльцамъ судна достаточно, если одинъ изъ совладѣльцевъ, хотя бы на $^1/_{100}$ долю участія въ совладѣніи, находится въ русскомъ подданствѣ и состоитъ „начальнымъ товарищемъ". Подобныя облегченія условій признанія національности различныхъ судовладѣльцевъ встрѣчаются и въ другихъ законодательствахъ, хотя и не доведены до такой степени. Мотивъ облегченій вездѣ одинъ и тотъ же: привлеченіе [4]) иностранныхъ капиталовъ въ предпріятія морской торговли.

Регистрація морскихъ судовъ возложена у насъ на портовыя таможни. Выборъ порта приписки зависитъ отъ воли судовладѣльца [5]). Чрезъ регистрацію закрѣпляются существенные признаки и названіе судна, и придается еще одинъ признакъ индивидуальности,—портъ приписки. Означеніе порта приписки—одна изъ тѣхъ мѣтокъ, которыя должны быть сдѣланы снаружи судна. Наконецъ, въ реестрѣ отмѣчается, кому судно принадлежитъ по праву собственности.

Въ силу регистраціи выдается для судна патентъ національности,—на поднятіе русскаго флага. Патентъ—выписка изъ реестра, слѣдовательно заключаетъ въ себѣ всѣ, уже зарегистрованные признаки индивидуальности судна, съ показаніемъ чье оно; но добавляется еще одинъ,—на какое плаваніе выданъ патентъ,—на большое, дальнее или только

---

[1]) Иначе для Каспійскаго моря; примѣч. 2 къ ст. 2139 1 ч. X т. По уставу Русскаго Общества пароходства и торговли вступать въ акціонеры общества могутъ лишь русскіе подданные» (§ 34).

[2]) Ст. 63—86 уст. торг.

[3]) Ограниченіе для Каспійскаго моря, уст. торг. ст. 66.

[4]) Ст. 138 уст. торг. не предусматриваетъ другихъ собственниковъ. Судно можетъ принадлежать а) союзному предпріятію б) правительственному или иному учрежденію (напр. Добровольный Флотъ).

[5]) Судно, совершающее рейсы по Каспійскому морю, можетъ быть приписано, напр. къ одному изъ Балтійскихъ или Черноморскихъ портовъ.

на (малый) каботажъ [1]). Патентъ долженъ быть всегда при суднѣ, до тѣхъ поръ, пока оно не будетъ исключено изъ реестра, т. е. пока оно существуетъ, остается предназначеннымъ для морской перевозки, или пока сохраняются условія его русской національности.

Измѣненіе въ признакахъ индивидуальности зарегистрованнаго судна влечетъ за собою соотвѣтственное измѣненіе въ реестрѣ, съ отмѣткой объ измѣненіи въ надписи на патентѣ. Можетъ быть измѣненъ и портъ приписки: судно будетъ переведено,—отписано отъ прежняго и приписано къ другому порту. Но судно, *исключенное* изъ реестра, выбываетъ изъ состава русскаго торговаго флота, его патентъ подлежитъ уничтоженію.

Реестръ порта приписки и патентъ показываютъ, чье судно въ данный моментъ, а равно и всѣ происшедшія до этого перемѣны судовладѣльцевъ. Тѣмъ не менѣе, по вопросу о правѣ собственности на зарегистрованное судно, показанія реестра и патента безразличны.

Принадлежность судна по праву собственности опредѣляется не по реестру или патенту, а по *корабельной крѣпости* [3]). Можетъ поэтому случиться, что въ дѣйствительности, т. е. по корабельной крѣпости, судно принадлежитъ одному, а по реестру, слѣдовательно и по патенту, значится принадлежащимъ другому или другимъ (совладѣльцамъ). Морскія суда передаются чрезъ передачу корабельной крѣпости, съ надписью на ней; но пока переходъ будетъ отмѣченъ въ реестрѣ и на патентѣ, можетъ пройти большій или меньшій промежутокъ времени [4]). Въ теченіе этого времени между показаніями корабельной крѣпости съ одной—и показаніями реестра и патента съ другой—стороны можетъ оказаться противорѣчіе. Рѣшающее значеніе имѣетъ корабельная крѣпость; по ней, —по ея тексту или надписямъ на ней,—опредѣляется, кому судно принадлежитъ по праву собственности. Отсюда между

---

[1]) „Большое плаваніе“ ст. 148 противуположность малому каботажу ст. 195, 199, 200.

[2]) Ст. 185 и 186 уст. торг.

[3]) Иначе было бы излишне требованіе ст. 185 и 186 уст. торг., чтобы на суднѣ всегда находилась и корабельная крѣпость.

[4]) Шестинедѣльный срокъ ст. 152 уст. торг. можетъ удлиниться; да и пропускъ этого срока влечетъ за собою денежный штрафъ; ст. 1215 улож. о наказ.

прочимъ: а) лишь корабельная крѣпость указываетъ, чьи кредиторы могутъ направить исполненіе рѣшенія на судно, какъ на движимое имущество, принадлежащее ихъ должнику [1]); б) въ чью конкурсную массу судно будетъ обращено въ случаѣ несостоятельности его владѣльца [2]).

Первоначальная цѣль регистраціи—контроль за правильнымъ употребленіемъ національнаго флага; на этомъ пока остановилась регистрація морскихъ судовъ въ Россіи. Такую цѣль регистрація преслѣдуетъ и въ другихъ странахъ, гдѣ она имѣетъ еще другое значеніе: реестры назначены служить общедоступнымъ для всѣхъ источникомъ свѣдѣній,—чьи по праву собственности тѣ суда, которыя внесены въ реестръ порта ихъ приписки. Въ этомъ значеніи реестры и регистрація морскихъ судовъ имѣютъ ту же цѣль, для которой устроены другіе реестры, прежде всего поземельныя книги. Вопросъ о томъ, чье судно въ данный моментъ, рѣшается для третьихъ лицъ по отмѣткамъ въ реестрѣ и на патентѣ, а не по корабельной крѣпости; послѣдняя въ этомъ отношеніи имѣетъ значеніе лишь для участниковъ, контрагентовъ сдѣлки о переходѣ права собственности на судно. На регистраціи въ такомъ значеніи построена система морского ипотечнаго кредита, въ видѣ залога зарегистрованныхъ судовъ. Для внесенія ипотечныхъ долговъ въ реестрѣ имѣется отдѣльная графа, въ которой помѣщены показанія о ипотечной задолженности судна.

---

§ 3.

Пріобрѣтеніе права собственности на морскія суда. Совладѣніе.

Право собственности на морскія суда всего чаще пріобрѣтается общими способами гражданскаго права [3]).

Основной способъ—*постройка по заказу*, съ подряда. Въ письменно изложенномъ договорѣ между заказчикомъ и строителемъ (содержателемъ верфи) опредѣляются какъ

---

[1]) Ст. 987 уст. гражд. судопр.

[2]) Ст. 553 уст. торг.

[3]) Уст. торг., ст. 105—123, 165—170; уставъ консульскій, ст. 57—58.

условія исполненія договора, такъ и послѣдствія неисправности той и другой стороны. Особенно важны условія относительно уплаты цѣны заказа; въ счетъ окончательнаго платежа строитель получаетъ отъ заказчика періодическіе авансы. Нерѣдко заказчику предоставляется контроль за ходомъ работъ и за качествомъ употребляемыхъ на постройку матеріаловъ.

По освидѣтельствованіи и надлежащемъ испытаніи [1]), построенное судно сдается заказчику чрезъ выдачу строителемъ особаго документа, *корабельной крѣпости*. Корабельная крѣпость въ сущности есть актъ продажи, купчая; если судно построено за границей, этотъ актъ будетъ составленъ (и названъ) по закону мѣста постройки; его составленіе и выдача произойдетъ при участіи (и съ утвержденія) русскаго консула.

До выдачи корабельной крѣпости заказчику, заказанное судно, даже вполнѣ законченное, принадлежитъ строителю, и потому, въ случаѣ несостоятельности строителя, будетъ обращено въ его конкурсную массу. По выданнымъ авансамъ заказчикъ окажется однимъ изъ личныхъ кредиторовъ несостоятельнаго, безъ всякихъ преимуществъ относительно судна [2]). Такую опасность устраняетъ залогъ морскихъ судовъ, еще не оконченныхъ постройкой; авансы заказчика могутъ быть обезпечены залогомъ строющагося судна. Съ другой стороны, залогъ судовъ, еще находящихся въ постройкѣ, облегчаетъ для строителей возможность добывать денежныя средства и матеріалы на сторонѣ, чрезъ займы у третьихъ лицъ, чрезъ полученіе матеріаловъ отъ поставщиковъ въ кредитъ и т. п.

Въ интересѣ судостроителей получать болѣе щедрые авансы отъ заказчиковъ или пользоваться кредитомъ на сторонѣ, допускается регистрація морскихъ судовъ, находящихся въ постройкѣ. Для этого строющееся судно вносится

[1]) Существуютъ особыя международныя учрежденія, издающія списки классификаціи морскихъ судовъ по ихъ возрасту и добротности. Таковы прежде всего Ллойдъ (въ Лондонѣ) и Veritas (въ Парижѣ). Освидѣтельствованіе вновь построенныхъ судовъ производится при участіи техниковъ того или другого учрежденія, если заказчикъ желаетъ, чтобы судно было классифицировано въ спискахъ Ллойда или Veritas.

[2]) Такое преимущество могутъ имѣть другіе—рабочіе, участвовавшіе въ построеніи судна: п. 8, ст. 599 уст. судопр. торг.; ср. ст. 119 уст. торг.

въ реестръ того порта, въ районѣ котораго оно строится. Эта регистрація имѣетъ спеціальное значеніе и лишь на время постройки, до сдачи судна заказчику. Послѣ сдачи оно исключается изъ реестра, гдѣ было внесено на время постройки; но въ корабельной крѣпости отмѣчаются суммы тѣхъ долговъ, какіе обезпечены залогомъ судна и не погашены при его сдачѣ заказчику [1]).

При дальнѣйшихъ переходахъ судна отъ его перваго пріобрѣтателя (заказчика), передается и корабельная крѣпость чрезъ надпись на ней о совершившемся переходѣ. Но все это лишь до тѣхъ поръ, пока судно, перемѣняя своихъ владѣльцевъ, не теряетъ при этомъ русской національности. Въ томъ же случаѣ, когда перемѣняя своего владѣльца, судно, построенное въ Россіи, теряетъ русскую національность, корабельная крѣпость уничтожается, вмѣсто нея составляется и выдается новый равносильный актъ. Наоборотъ, когда иностранное судно, перемѣняя своего владѣльца, становится при этомъ русскимъ, корабельная на него крѣпость можетъ быть передана по надписи, или же составляется новый равносильный актъ [2]).

Есть еще два способа пріобрѣтенія морскихъ судовъ, неизвѣстные гражданскому праву. Таковы: *уступка* (абандонъ) судна кредиторамъ въ тѣхъ случаяхъ, когда этимъ путемъ, въ силу начала предѣльной отвѣтственности, судовладѣлецъ очищаетъ свои долги, возникшіе по содержанію уступленнаго судна; б) *уступка* (абандонъ) застрахованнаго судна страховщику въ особыхъ случаяхъ, гдѣ такая уступка допускается по началамъ морскаго страхованія. Оба способа— одна изъ особенностей морского торговаго права. По первому способу право собственности на уступленное судно переходитъ къ кредиторамъ; по второму оно переходитъ къ страховщику.

Наконецъ, право собственности на морскія суда переходитъ по рѣшеніямъ призовыхъ судовъ. Здѣсь этотъ способъ можетъ быть оставленъ въ сторонѣ; его изложеніе относится къ области международнаго права.

---

[1]) Такая регистрація существуетъ и въ Финляндіи; законъ о корабельныхъ реестрахъ, § 16.

[2]) Объ участіи корабельныхъ маклеровъ въ совершеніи сдѣлокъ по покупкѣ и продажѣ морскихъ судовъ—§ 163 уст. С.-Петерб. биржи.

Содержаніе морскихъ судовъ съ цѣлью полученія прибыли есть одинъ изъ торговыхъ промысловъ. Промыселъ можетъ быть организованъ въ тѣхъ же формахъ, какъ и другіе торговые промыслы; въ одиночной, товарищеской, акціонерной, союзной. Содержать морскія суда съ коммерческой цѣлью могутъ и различныя учрежденія, правительственныя или иныя. Но есть еще одна форма—долевое *совладѣніе*.

На первый взглядъ, совладѣніе [1]) представляется какъ сочетаніе началъ общаго права собственности и товарищества. Въ однихъ законодательствахъ преобладаетъ обликъ, образъ, общаго права собственности, въ другихъ—обликъ товарищества. Въ уставѣ торговомъ совладѣніе изложено какъ товарищество [2]). Нужно при этомъ имѣть въ виду, что у насъ, какъ и вездѣ, законодательныя постановленія о совладѣніи имѣютъ значеніе лишь восполнительныхъ (ипотетическихъ) нормъ, на тѣ случаи, когда и поскольку участники совладѣнія не опредѣляютъ своихъ отношеній иначе, по договору между собою.

Совладѣніе не подходитъ ни подъ одинъ изъ видовъ, „образовъ", торговаго товарищества [3]). Оно не имѣетъ своего названія, своей фирмы; его участники не объединены и не связаны въ общій составъ лицъ. Оно далѣе не имѣетъ и своего отдѣльнаго имущества съ особымъ активомъ и пассивомъ: общее судно принадлежитъ не цѣликомъ товариществу, а по долямъ отдѣльнымъ участникамъ, каждому въ его долѣ. Не имѣя своего отдѣльнаго имущества, совладѣніе не имѣетъ ни своихъ отдѣльныхъ должниковъ, ни своихъ отдѣльныхъ кредиторовъ. Выступить на судѣ отъ своего имени, въ качествѣ истца или отвѣтчика, совладѣніе тоже не можетъ,—своего имени у него нѣтъ [4]).

Изъ этого слѣдуетъ, что представитель совладѣнія, „начальный товарищъ" (товарищъ—корреспондентъ, распорядитель), представляетъ собою отдѣльныхъ участниковъ совладѣнія, а не товарищество какъ составъ лицъ. Наконецъ, въ смыслѣ товарищества, совладѣніе не можетъ быть ни пол-

[1]) Уст. торг., ст. 171—182, 217, нѣм. код. §§ 489—509; Финл. уст. §§ 8 и 9, 19—30.

[2]) Товарищества въ построеніи, покупкѣ и содержаніи судовъ.

[3]) Выше, стр. 32—64.

[4]) Ср. ст. 26 уст. гражд. судопр.; ст. 164 уст. торг. судопр.

нымъ, ни на вѣрѣ; къ нему непримѣнимы и тѣ правила, которыя должны быть соблюдаемы при учрежденіи товариществъ какъ торговыхъ домовъ [1]).

Въ совладѣніи нужно отличать двѣ стороны: а) судно *принадлежитъ* всѣмъ совладѣльцамъ, каждому въ отдѣльной, самостоятельной долѣ, равной или неравной долямъ другихъ совладѣльцевъ; б) судно *содержится* на общій счетъ всѣхъ совладѣльцевъ, съ участіемъ каждаго изъ нихъ въ общемъ счетѣ на долю, соразмѣрную долѣ въ самомъ суднѣ, если такая соразмѣрность не устранена договоромъ между совладѣльцами.

Принадлежность судна нѣсколькимъ совладѣльцамъ, каждому въ опредѣленной долѣ, можетъ возникнуть: а) изъ-за участія въ пріобрѣтеніи [2]); б) чрезъ предоставленіе владѣльцемъ судна доли участія другому. Корабельная крѣпость на судно, въ ея текстѣ или въ надписи, показываетъ, кто и на какую долю совладѣльцы судна, о чемъ должно быть отмѣчено въ реестрѣ порта приписки и на патентѣ національности судна.

Отношеніе совладѣльца къ своей долѣ участія должно быть такъ же свободно, какъ и ко всякой другой движимости: онъ можетъ ее страховать или не страховать, можетъ продать, подарить, завѣщать, заложить [3]) безъ согласія или разрѣшенія другихъ совладѣльцевъ, подобно тому, какъ отдѣльный акціонеръ свободенъ распоряжаться своей акціей, не спрашивая согласія или разрѣшенія другихъ акціонеровъ Совладѣлецъ можетъ также раздробить свою долю на части, предоставивши всѣ или нѣкоторыя изъ частей, какъ доли участія, другимъ лицамъ. Уступивши свою долю участія [4]), совладѣлецъ выйдетъ изъ совладѣнія, какъ выйдетъ и въ томъ случаѣ, если оставитъ, броситъ свою долю въ прира-

---

[1]) Оповѣщеніе купечества печатными листами, заявка въ думу; ст. 67—70 уст. торг.

[2]) Путемъ сонаслѣдованія, участія въ заказѣ, въ покупкѣ, въ качествѣ одного изъ кредиторовъ, когда судно уступается кредиторамъ въ удовлетвореніе ихъ требованій, въ качествѣ одного изъ страховщиковъ.

[3]) Если залогъ не запрещенъ, какъ напр. во Франціи; законъ о ипотекѣ морскихъ судовъ, § 3.

[4]) Съ отмѣткой уступки въ корабельной крѣпости, въ реестрѣ и на патентѣ.

щеніе къ долямъ остальныхъ совладѣльцевъ, соразмѣрно долѣ каждаго изъ нихъ. Такая свобода каждаго совладѣльца въ распоряженіи своей долей устраняетъ взаимную зависимость совладѣльцевъ; подобная зависимость не имѣетъ мѣста и для акціонеровъ. Мало найдется охотниковъ участвовать въ совладѣніи, если въ распоряженіи своей долей отдѣльный совладѣлецъ зависитъ отъ согласія или несогласія другихъ совладѣльцевъ [1]).

Иное дѣло *общій счетъ* по содержанію судна. Содержать морское судно значитъ употреблять, эксплуатировать его для морской перевозки, съ цѣлью прибыли и съ рискомъ убытка. Эксплуатація происходитъ чрезъ отправленія, т. е. въ видѣ совершаемыхъ судномъ рейсовъ. Каждый рейсъ есть отдѣльное предпріятіе [2]), связанное съ расходами, съ выручкою, а смотря по выручкѣ, даетъ прибыль или убытокъ. При совладѣніи судно содержится, эксплуатируется за общій счетъ совладѣльцевъ; всѣ поэтому должны имѣть участіе въ распоряженіяхъ по эксплутаціи судна.

Такая двойственность отношеній,—по участію въ совладѣніи и по участію въ общемъ счетѣ,—имѣла бы для себя такую параллель: владѣльцы двухъ или болѣе морскихъ судовъ содержатъ, эксплуатируютъ ихъ за общій счетъ.

По уставу торговому участіе совладѣльцевъ опредѣлено въ слѣдующихъ пунктахъ: а) шкиперъ судна назначается по общему согласію всѣхъ совладѣльцевъ; б) по общему же согласію совладѣльцы избираютъ и должны избрать изъ своей среды одного представителя—начальнаго товарища; в) по общему согласію рѣшаются и вопросы о починкѣ судна,—таково по крайней мѣрѣ общее правило [3]). Принципъ устава слѣдующій: безотносительно къ размѣру принадлежащихъ имъ долей, голоса всѣхъ товарищей равны, а въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ рѣшенія должны быть единогласны. Иными словами, голосъ совладѣльца, котораго доля $^{9}/_{10}$, имѣетъ такое же значеніе, какъ и голосъ другого совладѣльца съ $^{1}/_{10}$ участія въ суднѣ; принять такое или иное

---

[1]) Особенно такую свободу стѣсняетъ принадлежащее совладѣльцамъ право предпочительной покупки; ст. 548, 1 ч. X т.; уст. торг. ст. 178—180.

[2]) Въ смыслѣ п. 2 ст. 45 уст. торг. судопр.

[3]) Ст. 181, гдѣ предусмотрѣно и одно исключеніе—большинство всѣхъ противъ одного.

рѣшеніе они могутъ не иначе, какъ съ общаго согласія, т. е. единогласно.

Въ странахъ, гдѣ совладѣніе очень распространено, дѣйствуетъ другой принципъ: голосъ отдѣльнаго совладѣльца имѣетъ значеніе соразмѣрно его долѣ участія, а рѣшенія принимаются по большинству голосовъ въ смыслѣ перевѣса представляемыхъ голосами долей. Иными словами, большинство составляютъ голоса тѣхъ совладѣльцевъ, доли которыхъ, въ ихъ совокупности, превышаютъ доли, представляемыя голосами меньшинства. Больше того, тотъ совладѣлецъ, доля котораго, одна и сама по себѣ, превышаетъ доли остальныхъ, всегда будетъ имѣть большинство, т. е. въ сущности будетъ распоряжаться единолично. Онъ одинъ будетъ рѣшать, напр. вопросъ о томъ, предпринять или нѣтъ рейсъ, одинъ будетъ назначать и смѣнять шкипера, можетъ слѣдовательно назначить и себя; одинъ будетъ рѣшать вопросы о расходахъ на ремонтъ, расходахъ по снаряженію и т. д.

Начало большинства по счету не голосовъ, а долей—тоже акціонерный принципъ; въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ дѣла рѣшаются по большинству голосовъ, но большинство опредѣляется по количеству акцій у подающаго голосъ. Меньшинству остается одно изъ двухъ: или подчиняться рѣшенію большинства, или продать свои акціи. Такой выборъ имѣетъ для себя и меньшинство совладѣльцевъ.

Общій счетъ открывается для каждаго отдѣльнаго рейса. Съ окончаніемъ рейса счетъ ликвидируется: прибыль или убытокъ распредѣляется между совладѣльцами пропорціонально ихъ долямъ или въ иномъ соотношеніи, какое установлено договоромъ

Отвѣтственность совладѣльца за долги, возникшіе по содержанію судна, соразмѣрна его долѣ участія въ совладѣніи. Въ тѣхъ случаяхъ, когда допускается предѣльная отвѣтственность, совладѣлецъ можетъ ограничить свою отвѣтственность, уступивши свою долю кредитору или кредиторамъ. Отвѣтственность совладѣльца продолжается и по его выходѣ, но лишь для долговъ, основаніе которыхъ возникло до выхода.

Совладѣніе прекращается: а) когда нѣтъ больше судна, на которомъ оно держится,—судно отчуждено, погибло, захвачено и присуждено какъ призъ; б) когда прекращается долевая

принадлежность судна чрезъ сліяніе всѣхъ долей, т. е. когда содержаніе судна въ формѣ совладѣнія превратилось въ иную форму (единоличную, товарищескую, акціонерную); в) когда совладѣльцы постановили прекратить содержаніе судна за общій счетъ. Въ послѣднемъ случаѣ совладѣніе превращается въ общее право собственности бывшихъ совладѣльцевъ на ихъ общее судно.

---

§ 4.

Содержаніе и отвѣтственность содержателей морскихъ судовъ.

Морское судно—движимость сложная, имущество составное (совокупность). Въ немъ различаются: *корпусъ* и *снасти*. Корпусъ—закрытое сооруженіе, способное держаться на водѣ; въ корпусѣ собраны и къ нему относятся признаки индивидуальности судна. Снасти — тѣ приспособленія корпуса, посредствомъ которыхъ судно можетъ быть управляемо въ его движеніяхъ и въ остановкахъ [1]). Другія принадлежности судна, кромѣ снастей,—тѣ приспособленія, какія нужны для разныхъ манипуляцій и для безопасности [2]). Отъ употребленія корпусъ, снасти и другія принадлежности постепенно изнашиваются, подвергаются починкѣ или ремонту,—въ отдѣльныхъ частяхъ замѣняются новыми, пока „судно отправляетъ службу“, т. е. пока оно не прійдетъ въ „ветхость“ или въ иную негодность. Судно, которое для предстоящаго рейса недостаточно крѣпко въ корпусѣ или недостаточно оснащено, т. е. недостаточно снабжено принадлежностями, какія необходимы для предстоящаго рейса, негодно для моря.

Снаряженіе судна составляютъ; а) достаточное количество денежныхъ средствъ, поступившихъ въ распоряженіе шкипера; б) достаточное количество провизіи и другихъ матеріаловъ [3]). Судно, которое недостаточно снаряжено для пред-

---

[1]) Важнѣйшія изъ снастей для пароходовъ—машины, для парусныхъ судовъ—паруса; затѣмъ руль, мачты, якоря, цѣпи.

[2]) Таковы орудія погрузки и выгрузки, входа и спуска пассажировъ, инструменты сигнализаціи, пожарные рукава, шлюпки, помпы и проч.

[3]) Для пароходовъ важнѣйшій матеріалъ—топливо. Въ данномъ случаѣ для снаряженія можетъ понадобиться и балластъ.

стоящаго рейса, негодно для совершенія этого рейса. Отъ ихъ употребленія, предметы, составляющіе снаряженіе судна, расходуются, истребляются и по мѣрѣ надобности замѣняются новыми. Они припасаются лишь на рейсъ, на весь или на его часть, но пока и поскольку находятся на суднѣ, входятъ въ совокупность послѣдняго какъ составной движимости.

Наконецъ, для полной готовности совершить предположенный рейсъ, судно должно быть *вооружено*. Судно вооружено, когда снабжено достаточнымъ личнымъ составомъ,— сформированъ его экипажъ со шкиперомъ во главѣ. Экипажъ судна можетъ быть различной численности и спеціальностей и различнаго ранга [1]). Судно, которое недостаточно вооружено для предстоящаго рейса, негодно для совершенія этого рейса. Убыль въ личномъ составѣ восполняется по мѣрѣ возможности. Судно разоружено, когда разстроенъ его личный составъ, распущенъ экипажъ.

Поддержаніе, чрезъ починку и ремонтъ, корпуса, снастей и другихъ принадлежностей судна, его снаряженіе и вооруженіе, вызываютъ необходимость заключать различныя сдѣлки. Сдѣлки этой группы заключаетъ не только самъ хозяинъ, содержатель судна или его представители [2]), но и шкиперъ. Послѣдній заключаетъ сдѣлки какъ шкиперъ такого то судна, т. е. заключаетъ ихъ отъ имени своего и отъ имени ввѣреннаго ему судна (ès-qualités). Другую группу составляютъ сдѣлки по эксплоатаціи судна: таковы сдѣлки по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ. Сдѣлки этой группы тоже заключаются двояко: ихъ заключаетъ самъ содержатель судна лично или его представители, или же заключаетъ шкиперъ. И эти сдѣлки шкиперъ тоже заключаетъ какъ шкиперъ такого то судна, т. е. отъ своего имени и отъ имени ввѣреннаго ему судна. Въ этомъ же качествѣ шкиперъ отвѣчаетъ за исполненіе сдѣлокъ по перевозкѣ, все равно, заключилъ сдѣлку онъ самъ, содержатель судна или представитель послѣдняго.

---

[1]) На пароходахъ команда палубная, команда машинная. Въ составъ экипажа пассажирскихъ пароходовъ входятъ также врачъ, прислуга. Въ представленіяхъ Уст. Торг. экипажъ морскихъ судовъ несложенъ: кромѣ шкипера, штурманъ, ботсманъ, плотникъ, кашеваръ и матросы; ст. 256.

[2]) Такіе представители—агенты и агентства пароходныхъ предпріятій.

Кромѣ отвѣтственности за исполненіе различныхъ сдѣлокъ по содержанію судна, возникаетъ отвѣтственность другого происхожденія—за вредъ и убытки, причиненные третьимъ лицамъ, по винѣ шкипера или же лицъ экипажа, при исполненіи виновнымъ своихъ обязанностей по службѣ на суднѣ. Наиболѣе важный случай этой отвѣтственности—столкновеніе судовъ.

По Уставу Торговому отвѣтственность содержателя, хозяина судна, по тѣмъ сдѣлкамъ первой группы, которыя заключилъ онъ самъ или чрезъ своего представителя, не имѣетъ для себя никакихъ границъ; онъ отвѣчаетъ въ общемъ порядкѣ. Въ общемъ порядкѣ опредѣляется и подсудность исковъ, вытекающихъ изъ этихъ сдѣлокъ: искъ предъявляется противъ хозяина судна, по мѣсту его жительства (пребыванія), по мѣсту исполненія сдѣлки или по иному основанію подсудности. Неограниченна далѣе отвѣтственность содержателя и по тѣмъ сдѣлкамъ этой группы, которыя заключилъ шкиперъ въ этомъ его качествѣ, т. е. заключилъ сдѣлку на свое имя и на имя судна. Но что касается исковъ, они могутъ быть предъявляемы какъ противъ самого содержателя, такъ и противъ шкипера; противъ послѣдняго тамъ, гдѣ во время предъявленія иска находится судно. [1]) Отсюда выводъ: исполненіе по рѣшенію, состоявшемуся противъ шкипера, можетъ быть направлено на судно, а при недостаточности судна, и на другое имущество содержателя.

Неограниченна отвѣтственность содержателей судовъ и по сдѣлкамъ о перевозкѣ, все равно, кто бы ни заключилъ сдѣлку,—содержатель судна или шкиперъ какъ таковой. Но точно также, иски, возникающіе по этимъ сдѣлкамъ, могутъ быть предъявляемы къ шкиперу, по мѣсту нахожденія судна, на которое можетъ быть потомъ направлено исполненіе рѣшенія.

По сдѣлкамъ первой и второй группы иски предъявляются противъ шкипера. Но ихъ исполненіе покрывается и неограниченной отвѣтственностью содержателя судна: исполненіе рѣшенія можетъ быть, направлено какъ на самое судно, такъ и на остальное имущество хозяина судна, но никакъ не на имущество самого шкипера. Вотъ почему, по иску, предъ-

[1]) Ср. ст. 165 уст. торг. судопр.

явленному противъ шкипера, на мѣсто послѣдняго можетъ вступить въ дѣло самъ содержатель судна [1]).

Иначе опредѣляется отвѣтственность содержателей судовъ за вредъ и убытки, причиненные кому либо по винѣ шкипера или одного изъ лицъ экипажа [2]). Практическое значеніе имѣетъ отвѣтственность за вину шкипера, а потому только объ этой отвѣтственности и будетъ рѣчь.

Вину шкипера, за которую отвѣчаетъ содержатель судна, Уставъ Торг. характеризуетъ такъ а) *предательство*—„невѣрность или нечестность"; б) *ошибки*, „какъ недостатокъ искусства и знанія, неосторожность или упущенія" [3]); технический терминъ для обозначенія вины шкипера—*баратерія* [4]).

Отвѣтственность содержателя судна за вину шкипера въ Уставѣ Торговомъ опредѣлена довольно своеобразно. Во-первыхъ, содержатель судна отвѣчаетъ лишь *дополнительно*,—если и поскольку самъ виновный шкиперъ оказывается несостоятельнымъ удовлетворить причиненные по его винѣ убытки [5]). Во вторыхъ, и отъ этой дополнительной отвѣтственности содержатель судна можетъ освободиться, уступивши истцу или истцамъ свое судно и фрахтъ [6]) за тотъ рейсъ, къ которому, по времени, относится вина шкипера. Въ третьихъ, не уступая судна истцу, содержатель можетъ ограничить свою отвѣтственность лишь въ предѣлахъ той цѣны, какую имѣетъ судно въ его корпусѣ, снастяхъ и другихъ принадлежностяхъ, съ присоединеніемъ и фрахта за рейсъ.

Такова отвѣтственность содержателей судовъ за вину шкиперовъ. По ст. 253 и 254 уст. торг. содержатели отвѣ-

---

[1]) Въ указанныхъ въ текстѣ случаяхъ предъявленіе исковъ къ шкиперу, прямо на его имя, объясняется тѣмъ, что внѣ мѣстности, гдѣ находится его мѣсто жительства, содержатель судна неизвѣстенъ. Посторонніе лица имѣютъ дѣло со шкиперомъ, часто не знаютъ и даже не всегда могутъ знать, кто и гдѣ хозяинъ судна.

[2]) Уст. торг. ст. 253, 254, 452, 454, 458, 459, 464, 539.

[3]) Ср. и ст. 231, 247, 255 уст. торг.

[4]) Barateric, Barratry. Терминъ употребляется впрочемъ и въ болѣе тѣсномъ значеніи,—только въ смыслѣ предательства.

[5]) Практика понимаетъ несостоятельность шкипера какъ фактическую неспособность, а не въ смыслѣ признанія его несостоятельнымъ для открытія конкурса. А потому, одновременно съ предъявленіемъ иска къ шкиперу, привлекается къ дѣлу и его хозяинъ, содержатель судна.

[6]) Подъ фрахтомъ нужно разумѣть и пассажирскую плату.

чаютъ: а) дополнительно, б) предѣльно — чрезъ уступку (абандонъ) судна и фрахта; в) предѣльно—не свыше цѣны, судна съ присоединеніемъ суммы фрахта. Но эта льготная отвѣтственность отчасти устранена для содержателей пароходовъ: за смерть или за поврежденія въ здоровьи, причиненныя при эксплоатаціи судна, отвѣтственность содержателя неограниченна [1]).

Примѣненіе предѣльной отвѣтственности содержателей судовъ гораздо шире въ другихъ законодательствахъ. Оно шире въ томъ смыслѣ, что распространено и на сдѣлки,—какъ на тѣ, которыя заключаетъ шкиперъ какъ таковой, такъ и на тѣ которыя онъ только исполняетъ [2]), т. е. и на сдѣлки по перевозкѣ.

Отвѣтственность содержателей судовъ за вину шкиперовъ можетъ быть обезврежена посредствомъ страхованія [3]). Страховщикъ возмѣститъ содержателю судна ту потерю, какую послѣдній понесъ въ видѣ уступленнаго судна или въ видѣ уплаты вознагражднія. Къ страховщику перейдетъ въ такомъ случаѣ право содержателя требовать возмѣщенія съ виновнаго шкипера. Съ другой стороны, отвѣтственность содержателя за вину шкипера можетъ быть отклонена посредствомъ особой оговорки (clause) въ цертепартіи, въ коносаментѣ, на пассажирскомъ билетѣ.

Въ силу начала предѣльной отвѣтственности, судно и фрахтъ за данный рейсъ являются отдѣленными, обособленными отъ остального имущества содержателя судна. Остальное имущество хозяина охранено отъ разныхъ притязаній, возникшихъ по содержанію судна. Это остальное имущество прежде всего имущество сухопутное (fortune de terre), какъ противоположность имуществу морскому (fortune de mer). Въ томъ случаѣ, когда судовладѣлецъ содержитъ не одно,

---

[1]) Ст. 683 I ч. X т. св. зак.

[2]) Франц. код. ст. 216; нѣм. код. § 486; финл. зак. § 17; японск. код. § 544.—Своеобразно ограничена отвѣтственность содержателей судовъ въ Англійскомъ законѣ. По sect. 503 Marchant Shipping Act 1894 г., содержатель отвѣчаетъ въ слѣдующихъ предѣлахъ: а) за поврежденія имущества, не свыше 8 ф. стерл. съ тонны судна; за смерть и за поврежденія въ здоровьи не свыше 15 ф. стерл. съ тонны. Норма 15 ф. стерл. остается и въ томъ случаѣ, когда одновременно повреждены имущество и люди.

[3]) Возмѣстительное требованіе съ другихъ лицъ экипажа тоже имѣетъ предѣлы: оно можетъ быть удовлетворено только изъ слѣдующей имъ платы; ст. 276 уст. торг.

а нѣсколько судовъ, каждое изъ нихъ обособлено отъ другихъ, и въ своей обособленности противополагается остальному имуществу содержателя, сухопутному и морскому.

Начало обособленности морского имущества отъ сухопутнаго выражается и въ другомъ отношеніи. Цѣлый рядъ притязаній, возникшихъ по содержанію судна, обезпечены какъ *обремененія*, лежащія на этомъ суднѣ [1]). Кругъ такихъ требованій точно опредѣляется въ законѣ, съ назначеніемъ для каждаго изъ нихъ мѣста въ послѣдовательномъ порядкѣ ихъ удовлетворенія. Лишь послѣ того, когда всѣ эти требованія оплачены или иначе удовлетворены изъ цѣнности судна и его фрахта за послѣдній рейсъ, судно, при несостоятельности содержателя, сливается съ его остальнымъ имуществомъ и можетъ быть обращено въ конкурсную массу несостоятельнаго. Нѣкоторыя изъ такихъ требованій-обремененій могутъ быть указаны здѣсь:

а) Требованія, возникшія изъ спасенія судна при крушеніи.

б) Жалованье шкиперу и лицамъ экипажа за послѣдній рейсъ

в) Сумма, упадающая на судно по расчету общей аваріи.

г) Долгъ за товаръ, проданный или заложенный шкипером въ портѣ захода по необходимости.

д) Долгъ по бодмерейному займу, заключенному шкипером въ портѣ захода по необходимости.

е) Требованія, основанныя на винѣ шкипера, въ томъ числѣ вознагражденіе за поврежденія, причиненныя столкновеніемъ судовъ.

Эти (и другія) требованія лежатъ обремененіями на суднѣ и подлежатъ удовлетворенію одно послѣ другого въ томъ порядкѣ, какъ они исчислены въ законѣ [2]). Руководящій принципъ предпочтенія: степень пользы для судна или позднѣйшее по времени возникновеніе требованія [3]).

---

[1]) Франц. код. ст. 191; нѣм. код. §§ 754—777; финл. уст. § 12, японск. код. ст. 680—689.

[2]) Въ уст. торг. группировки такихъ требованій нѣтъ. Это одинъ изъ существенныхъ пробѣловъ устава. Наиболѣе полно вопросъ регулированъ въ нѣм. торг. код., какъ вопросъ о „кредиторахъ судна“ (Schiffsgläubiger).

[3]) Вопреки правилу—prior tempore potior in iure. Уже въ рискомъ правѣ наряду съ началомъ старшинства дѣйствовало и другое: causam pignoris salvam fecerunt.

Въ тѣхъ странахъ, гдѣ существуетъ залогъ (ипотека) морскихъ судовъ, долги по залогу удовлетворяются лишь изъ того, что останется отъ судна за очисткой отъ обремененій. Въ этомъ тоже причина непрочности того обезпеченія, какое доставляетъ кредиторамъ залогъ морскихъ судовъ.

---

§ 5.

Шкиперъ; его роль и различныя функціи.

Въ личномъ составѣ морского судна первая и господствующая роль принадлежитъ *шкиперу* [1]).

Шкиперами на судахъ русской національности могутъ быть только русскіе подданные [2]). Сверхъ русскаго подданства необходимы: возрастъ не менѣе 21 года и патентъ на званіе шкипера; патентъ выдается лишь по испытаніи [3]). Объемъ испытанія различенъ для шкиперовъ малаго (каботажнаго) и для шкиперовъ дальняго, большого плаванія.

Шкипера назначаетъ хозяинъ, содержатель судна (арматоръ); назначенію предшествуетъ письменно изложенный договоръ между содержателемъ и шкиперомъ. Въ договорѣ опредѣляются: періодъ службы [4]), размѣръ и способъ вознагражденія,—всего чаще *жалованье*. Остальныя условія, какія могутъ быть включены въ договоръ, имѣютъ значеніе порученій, т. е. могутъ быть даны и отдѣльно, какъ инструкція, довѣренность шкиперу. Договоръ излагается въ двухъ экземплярахъ—одинъ для хозяина, другой для шкипера [5]).

Договоръ прекращается по тѣмъ же поводамъ, какъ и

---

[1]) Уст. торг., ст. 216—252; 335—357; улож. о наказ., ст. 1221—1250; нѣм. код.; §§ 511—555; финл. уст., §§ 31—56.

[2]) Уст. торг., ст. 190 и слѣд.

[3]) Испытанію не подвергаются офицеры военнаго флота. Присяга шкиперовъ, прилож. къ ст. 192, кажется, не въ употребленіи.

[4]) Договоръ со шкиперомъ, есть договоръ личнаго найма, а потому періодъ службы не можетъ простираться долѣе пяти лѣтъ; ст. 2201 и 2214 I ч. X т.

[5]) Въ крупныхъ пароходныхъ предпріятіяхъ все это иначе. Въ § 2 устава служащимъ на пароходахъ Русскаго О-ва парох. и торг. значится: „настоящій уставъ замѣняетъ отдѣльные договоры со служащими на пароходахъ“.

другіе договоры о дѣйствіяхъ личныхъ [1]). Сверхъ того, договоръ прекращается: въ случаѣ крушенія, гибели судна [2]), въ случаѣ потери судномъ русской національности. Наконецъ, никакія условія въ договорѣ не препятствуютъ хозяину смѣнить шкипера, по своему усмотрѣнію, во всякое время, т. е. и до истеченія установленнаго въ договорѣ періода. Все, на что можетъ притязать шкиперъ въ случаѣ смѣны—то вознагражденіе, какое на этотъ случай предусмотрѣно въ договорѣ. Установленный въ договорѣ періодъ службы продолжается въ томъ случаѣ, если къ концу періода судно не возвратилось домой,—въ тотъ портъ, откуда оно совершаетъ свои рейсы.

Шкиперу ввѣряются различные интересы. Во-первыхъ, ему ввѣряются интересы содержателя судна: шкиперъ обязанъ сохранить судно, заработать и получить фрахтъ. Во-вторыхъ, шкиперу ввѣряется личный составъ судна; онъ обязанъ сохранить экипажъ и возвратить его обратно на родину. Шкиперу ввѣрены безопасность пассажировъ и багажа; онъ обязанъ доставить каждаго изъ нихъ на мѣсто назначенія. Потомъ,—шкиперу ввѣренъ помѣщенный на суднѣ и сданный для перевозки грузъ; шкиперъ обязанъ сберечь и доставить грузъ на мѣсто назначенія. Затѣмъ, отъ шкипера зависятъ интересы тѣхъ кредиторовъ, требованія которыхъ лежатъ обремененіями на суднѣ. Наконецъ, отъ шкипера зависятъ интересы страховщиковъ, принявшихъ на себя рискъ отъ тѣхъ морскихъ опасностей, несчастій, приключеній, какимъ подвержены застрахованные интересы, связанные съ судномъ и грузомъ.

Шкипера назначаетъ и смѣняетъ содержатель судна; изъ этой власти назначать и смѣнять вытекаетъ отвѣтственность содержателя судна за дѣйствія шкипера. Другія лица, заинтересованныя въ суднѣ и грузѣ, такой власти не имѣютъ: они ввѣряютъ шкиперу свои интересы, полагаясь на выборъ содержателя судна, не всегда обезпеченныя отвѣтственностью послѣдняго за дѣйствія шкипера; особенно недостаточна отвѣтственность предѣльная.

Изъ сказаннаго сейчасъ понятно, почему власть шкипера, его права и обязанности, опредѣляются главнымъ образомъ

---

[1]) Ст. 1544 1 ч. X т. св. зак.

[2]) Ср. однако ст. 489 уст. торг.

по закону; для воли его хозяина, содержателя судна, остается мало простора.

Ввѣренные шкиперу интересы будутъ удовлетворены лишь въ томъ случаѣ, если судно благополучно совершитъ рейсъ. Вотъ почему шкиперъ въ правѣ и обязанъ принимать всѣ мѣры къ благополучному совершенію и окончанію рейса; а въ случаѣ разразившагося несчастья, онъ въ правѣ и обязанъ принимать всѣ мѣры къ возможному сокращенію послѣдствій наступившаго несчастья.

Первая обязанность шкипера—провѣрить годность и, если нужно, исправить недостатки судна въ его корпусѣ и принадлежностяхъ [1]), снарядить судно и снабдить, вооружить его достаточнымъ личнымъ составомъ—сформировать его экипажъ. Лишь въ томъ случаѣ, если починка, ремонтъ и снаряженіе судна происходитъ тамъ, гдѣ, по своему торговому мѣсту жительства, находится самъ содержатель судна или его представитель, распоряженія и сдѣлки шкипера нуждаются въ согласіи того или другого [2]) Но въ сформированіи экипажа шкиперъ дѣйствуетъ волнѣ самостоятельно [3]).

На отвѣтственности шкипера находится не только судно, но и принятый на судно грузъ. Въ этой отвѣтственности судно и грузъ объединены въ томъ смыслѣ, что шкиперъ одинаково уполномоченъ дѣйствовать отъ своего имени въ интересахъ судна и груза. Отсюда право и обязанность шкипера совершать таможенные обряды, заявлять разныя ходатайства и предъявлять иски, отвѣчать по таковымъ,—все это до тѣхъ поръ, пока судно и грузъ находятся на его отвѣтственности.

Въ силу своей національности, русское судно не теряетъ связи съ Россіей и въ то время, когда находится въ открытомъ морѣ. Въ отличіе отъ военныхъ кораблей, судно торговаго флота не считается частью территоріи своего государства; но все же и торговое судно, выходя изъ территоріальныхъ водъ Россіи [4]), не перестаетъ находиться подъ дѣй-

[1]) Періодическій осмотръ паровыхъ котловъ и машинъ предписанъ общимъ закономъ, - въ уставѣ о промышленности.

[2]) Уст. торг., ст. 230.

[3]) Такъ по крайней мѣрѣ по уст. торг., ст. 256. Въ крупныхъ пароходныхъ предпріятіяхъ въ мѣрахъ по приготовленію судна къ рейсу шкиперъ не принимаетъ участія.

[4]) За предѣлами территоріальныхъ водъ, т. е. таможенной полосы (три мили), ст. 283 уст. таможн.

ствіемъ русскаго закона [1]). Безопасность судна, находящихся на немъ вещей и людей, зависитъ отъ поддержанія порядка. Вся дисциплинарная власть на суднѣ принадлежитъ шкиперу, и только ему, въ объемѣ и въ средствахъ примѣненія, какія допускаются по русскому закону. Съ другой стороны, русская національность судна выражается и въ томъ, что заграницей, т. е. въ предѣлахъ чужого государства, шкиперъ и судно подпадаютъ подъ контроль мѣстнаго консула [2]).

Въ кругъ обязанностей шкипера входитъ также веденіе *журнала*. Журналъ ведетъ самъ шкиперъ или, по его порученію, кто либо изъ лицъ экипажа, обыкновенно штурманъ. Въ этотъ журналъ вносятся факты и наблюденія нутическаго свойства, а также факты, событія, какія,—случайно или по распоряженію шкипера,—имѣли мѣсто на суднѣ во все время его нахожденія на отвѣтственности шкипера [3]). Всѣ эти данныя заносятся въ журналъ своевременно, изо-дня въ день, въ томъ порядкѣ по времени, въ какомъ они наступали одно послѣ другого, заносятся безъ подчистокъ и помарокъ. На основаніи журнала, въ видѣ выписки изъ него, составляются два документа: а) *донесеніе* о плаваніи [4]), б) морской *протестъ* [5]). Донесеніе представляется консулу; протестъ (prova di fortuna) заявляется нотаріусу или маклеру. Протестъ необходимъ въ томъ случаѣ, если во время рейса судно подверглось морскимъ опасностямъ.

Донесеніе и протестъ,—послѣдній подкрѣпляется присягой,—если согласны съ журналомъ и журналъ веденъ правильно, устанавливаютъ достовѣрность изложенныхъ въ нихъ событій, а слѣдовательно даютъ основаніе судить о винѣ или невиновности шкипера. Такая достовѣрность можетъ быть ниспровергнута, если будетъ доказано, что журналъ неправдивъ по содержанію или подозрителенъ по способу его веденія. Очевидно, въ правильномъ веденіи журнала заинтересованы не только шкиперъ и его хозяинъ, но и другія лица, прежде всего страховщики.

---

[1]) Напр., ст. 243 уст. Торг.

[2]) Уст. консульск., ст. 47–56, 60—68, 74, 81—86. Объ отношеніи къ военнымъ кораблямъ, ст 244, 299 уст. торг.

[3]) Въ журналъ должны быть вносимы, въ качествѣ событій, случаи рожденій и смерти На пароходахъ ведется еще журналъ машинный.

Уст. консульск., ст. 49 п. 8.

[5]) Уст. торг., ст. 413 и 414.

Отношенія шкипера къ хозяину судна вытекаютъ изъ того, что шкиперу *вѣрено* судно для совершенія рейса или рейсовъ за счетъ его хозяина. Отсюда обязанность отчетности предъ содержателемъ судна по всѣмъ издержкамъ и полученіямъ, какія имѣли мѣсто въ продолженіе совершеннаго рейса. Отчетъ можетъ быть оправданъ документами и своевременной записью всѣхъ расходовъ и полученій.[1]) Эта запись своего рода *коммерческій журналъ*, важный для разсчетовъ между хозяиномъ и шкипероmъ судна.

Страхованіе судна или долей въ немъ не входитъ въ кругъ полномочій шкипера, если не предоставлено особо. Но шкиперъ въ правѣ: а) заключить бодмрейный заемъ подъ судно; б) продать судно за его негодностью. Заемъ долженъ быть оправданъ необходимостью, а негодность судна надлежаще удостовѣрена[2]). Точно также долги, сдѣланные шкиперомъ по починкѣ, ремонту судна и его снастей, по восполненію въ снаряженіи, обязательны для содержателя.

Отношенія между содержателемъ и шкиперомъ судна и, слѣдовательно, ихъ взаимная отвѣтственность, зависятъ также отъ инструкцій, указаній, приказовъ и вообще отъ распоряженій хозяина. Но иструкціи имѣютъ значеніе для третьихъ лицъ лишь тогда, если послѣднимъ извѣстны. При нынѣшнихъ средствахъ сообщеній, сношенія шкиперовъ съ ихъ хозяевами происходятъ быстро и непрерывно. Въ каждомъ непредвидѣнномъ затрудненіи шкиперъ имѣетъ полную возможность увѣдомить хозяина и затѣмъ поступать согласно полученному распоряженію[3]).

Роль и положеніе шкипера, какъ они опредѣлены въ уставѣ торговомъ, да и въ другихъ законодательствахъ, не вполнѣ отвѣчаютъ современной дѣйствительности. Въ крупныхъ пароходныхъ предпріятіяхъ, особенно въ тѣхъ, которыя содержатъ срочное пароходство, роль шкипера очень упрощена. Приготовленіе судовъ къ рейсу, ихъ снаряженіе, сформированіе экипажа, вся коммерческая часть, какъ

[1]) См. 248 Уст. Торг.

[2]) Способы удостовѣренія необходимости бодмеренаго займа и негодности судна указаны въ уст. консульс. ст. 68, слѣдовательно лишь для тѣхъ случаевъ, когда заемъ или продажа происходятъ за границей.

[3]) Встрѣчаются случаи, хотя не часто, когда хозяинъ и шкиперъ судна одно и то же лицо. Сложнѣе отношенія, когда шкиперъ судна— одинъ изъ его совладѣльцевъ.

то: пріемъ грузовъ, пріемъ пассажировъ,—все это лежитъ на администраціи предпріятія, а не на шкиперѣ. То же самое въ портѣ назначенія и въ портахъ захода, гдѣ предпріятіе имѣетъ своихъ представителей, — конторы, агентства или агентовъ. Эти представители принимаютъ грузы, вѣдаются по нимъ съ таможней, предъявляютъ разныя ходатайства предъ властями, обращаются въ судъ въ качествѣ истцовъ и отвѣтчиковъ, розыскиваютъ получателей груза и разсчитываются съ ними по фрахту; въ случаѣ, если судно подвергнуто аресту, представляютъ обезпеченіе, какое нужно для освобожденія арестованнаго судна. Тѣснѣе объемъ представительства, какое имѣютъ такъ называемые *корреспонденты* или *адрессаты* кораблей [1]).

Такимъ образомъ, роль шкипера болѣе и болѣе упрощается, она освобождается отъ разныхъ манипуляцій, которыя происходятъ собственно на сушѣ.

---

§ 6.

Экипажъ. Лоцманъ.

Экипажъ судна составляютъ всѣ тѣ лица, которыя, подъ начальствомъ шкипера, отправляютъ различныя обязанности по своей службѣ на суднѣ [2]). Одни изъ нихъ занимаютъ на суднѣ опредѣленныя должности; это власти, и администрація судна; другія служатъ въ качествѣ рабочихъ разныхъ наименованій [3]). Шкиперъ всегда одинъ.

Каковъ бы онъ ни былъ по составу, весь экипажъ судна находится подъ начальствомъ шкипера; въ предѣлахъ, лежащихъ на каждомъ изъ нихъ служебныхъ обязанностей, лица экипажа безусловно подчинены власти шкипера. А потому, вина шкипера можетъ заключаться, и всего чаще заключается, въ его небрежности по наблюденію за исполне-

---

[1]) Объ адресатахъ см. Договоръ С.-Петербургскаго купечества о правилахъ и расходахъ по приходу и отходу кораблей и пароходовъ и т. д. §§ 13 и 14 договора; Торговые обычаи рижской биржи, §§ 145—154; Сводъ Либавскихъ торг. обычаевъ, § 1—7.

[2]) Уст. торг., ст. 256—314; улож. о наказ.: ст. 1252—1274.

[3]) Должностныхъ лицъ уставъ торг. называетъ корабельными служителями, а рабочихъ водоходцами. Но эта терминологія не выдержана.

ніемъ служебныхъ обязанностей лицами экипажа, и въ подборѣ ихъ состава.

Экипажъ составляется по договору личнаго найма, и притомъ, по крайней мѣрѣ на три четверти состава, долженъ состоять изъ русскихъ подданныхъ. Но это общее требованіе закона на практикѣ ослаблено; въ силу разныхъ изъятій даже шкиперами русскихъ судовъ не всегда бываютъ русскіе подданные. Какъ уже сказано, экипажъ своего судна шкиперъ набираетъ чрезъ заключеніе договора съ каждымъ въ отдѣльности; на основаніи и согласно условіямъ такихъ отдѣльныхъ договоровъ, составляется *судовая роль*, какъ списокъ всѣхъ лицъ экипажа, съ обозначеніемъ противъ каждаго тѣхъ условій, на которыхъ состоялся наемъ. Содержаніе договора несложно; условія договора касаются: а) рода службы, б) продолжительности наемнаго періода; в) наемной платы.

Родъ службы опредѣляется названіемъ должности или работы [1]). Продолжительность наемнаго періода можетъ быть опредѣлена двояко: по количеству времени или на рейсъ, при чемъ рейсъ можетъ быть простой или же рейсъ туда и обратно. Когда продолжительность найма опредѣлена по количеству времени, наемъ прекращается во всякомъ случаѣ не ранѣе ближайшаго порта захода или порта назначенія. Но когда наемъ заключенъ на рейсъ, онъ продолжается до окончанія рейса, такъ что удлиненіе или сокращеніе продолжительности рейса не измѣняетъ условій найма. Въ связи съ продолжительностью времени находится и назначеніе наемной платы; плата можетъ быть назначена какъ жалованье,—по разсчету времени, напримѣръ, помѣсячно; или огуломъ—за весь рейсъ. Въ первомъ случаѣ рискъ удлиненія пути лежитъ на хозяинѣ судна, во второмъ на нанявшемся. Нанявшійся рискуетъ тѣмъ, что при удлиненіи пути его плата останется неизмѣнной; но за то она остается неизмѣнной и въ случаѣ сокращенія рейса.

Въ остальномъ содержаніе договора найма зависитъ не отъ соглашенія сторонъ, а предписано самимъ закономъ. Такъ, по заключеніи договора, нанявшійся получаетъ задатокъ; размѣръ этого задатка, какъ это сдѣлано въ другихъ законодательствахъ, въ Уст. Торг. не назначенъ. Выданный

[1]) Первый помощникъ шкипера (штурманъ), механикъ, поваръ, кочегаръ, матросъ старшій, младшій и т. д.

задатокъ ни въ какомъ случаѣ возвращенію не подлежитъ. Цѣль подобнаго предписанія—дать возможность нанявшемуся оставить часть заработка своимъ домашнимъ. Далѣе. Нанявшійся, сверхъ наемной платы, за время своей службы на суднѣ получаетъ продовольствіе натурою [1]); количество и качество продовольствія опредѣляется не по соглашенію, а должно соотвѣтствовать установленной закономъ нормѣ. Лишь въ крайнихъ случаяхъ продовольствіе можетъ быть уменьшено, но съ вознагражденіемъ деньгами за недодачу.

Въ счетъ наемной платы не входятъ издержки на возвращеніе лицъ экипажа на родину, точнѣе—въ тотъ портъ, въ которомъ былъ заключенъ договоръ найма и составлена судовая роль. Общее здѣсь правило такое: по какимъ бы поводамъ не произошло прекращеніе договора не въ томъ портѣ, гдѣ онъ заключенъ, нанявшійся возвращается на родину во всякомъ случаѣ не на свой счетъ. [2])

Судовая роль, составленная въ портѣ отправленія, опредѣляетъ составъ лицъ экипажа; всякое измѣненіе въ этомъ составѣ, по какой бы причинѣ оно ни произошло, должно быть отмѣчено въ судовой роли, съ указаніемъ на причину измѣненія; выбывшій изъ состава экипажа долженъ быть списанъ, вступившій долженъ быть вписанъ. Отчетъ въ составѣ своего экипажа шкиперъ отдаетъ,—въ Россіи передъ таможней, а заграницей передъ консуломъ,—по судовой роли.

Должностныя лица экипажа имѣютъ каждое свои спеціальныя функціи; такихъ лицъ можетъ быть больше или меньше, смотря по роду судна [3]); но одно должностное лицо непремѣнно имѣется на всякомъ суднѣ. Это *штурманъ*.

Штурманъ первое лицо послѣ шкипера въ личномъ составѣ судна. Штурманъ также избирается изъ лицъ, получившихъ патентъ на это званіе послѣ надлежащаго испытанія. Штурманъ можетъ быть не одинъ; въ такомъ случаѣ различаются старшій и младшій, или младшіе штурманы. Штурманъ непосредственно подчиненъ шкиперу и, какъ органъ исполненія распоряженій послѣдняго, самъ является

---

[1]) На пароходахъ большихъ предпріятій получается и форменная одежда.

[2]) Обыкновенно на счетъ хозяина судна; иногда за счетъ казны.

[3]) Пароходное или парусное, грузовое или пассажирское.

начальникомъ надъ остальнымъ экипажемъ. При отсутствіи, въ случаѣ болѣзни или смерти, шкипера, штурманъ заступаетъ его мѣсто. [1]) Кто нибудь изъ нихъ, шкиперъ или штурманъ, постоянно долженъ находиться на суднѣ; отсутствовать одновременно они не могутъ.

Къ обязанностямъ штурмана въ частности относится: а) веденіе журнала подъ наблюденіемъ и отвѣтственностью шкипера; б) пріемъ грузовъ, и размѣщеніе, укладка ихъ на суднѣ, и выдача каждому сдатчику временной росписки (перечня), съ обозначеніемъ въ немъ количества и признаковъ принятаго груза (число мѣстъ, №№, знаки). Въ обмѣнъ на этотъ документъ и согласно его обозначеніямъ будетъ потомъ выданъ коносаментъ.

Распредѣленіе занятій между должностными лицами экипажа опредѣляется свойствомъ должности каждаго, морскою практикою и въ большей или меньшей степени зависитъ отъ усмотрѣнія шкипера, при чемъ однако должна быть соблюдаема подчиненность по рангу должностей.

Что касается затѣмъ рабочихъ и въ частности матросовъ, они исполняютъ свою службу согласно распоряженіямъ шкипера и другихъ должностныхъ лицъ, съ соблюденіемъ до нѣкоторой степени различій старшихъ и младшихъ.

Исполненіе договора со стороны лицъ экипажа начинается со вступленія на судно; въ случаѣ болѣзни или другой уважительной причины, договоръ теряетъ свою силу, съ возвращеніемъ и полученнаго задатка [2]).

Въ случаѣ, если бы предположенный рейсъ не состоялся, нанявшійся въ правѣ требовать вознагражденія за тѣ дни, въ теченіе которыхъ онъ состоялъ на службѣ, т. е. находился на суднѣ. Когда продолжительность службы опредѣлена по времени, то въ случаѣ перерыва рейса до его окончанія т. е. до прибытія на мѣсто назначенія, нанявшійся получаетъ плату соразмѣрно времени, въ теченіе котораго продолжалась его служба. Иное дѣло, когда плата назначена за весь рейсъ: перерывъ рейса не имѣетъ значенія на размѣръ платы.

---

[1]) Уст. Консульскій ст. 74.

[2]) Вѣрный принципу, что лицъ экипажа нанимаетъ шкиперъ, Уст. Торг., ст. 270, освобождаетъ нанявшагося отъ договора и въ томъ случаѣ если нанявшій шкиперъ замѣняется другимъ, но лишь тогда, когда еще не началась нагрузка судна.

Во время нахожденія на службѣ, лица экипажа обязаны исполнять свою службу и работу съ возможной тщательностью. Вредъ и убытки, причиненные каждымъ изъ нихъ, подлежатъ возмѣщенію, но лишь въ видѣ вычета изъ наемной платы. При оказавшейся неспособности нанявшагося исполнять ту службу, для которой онъ нанятъ, шкиперъ въ правѣ понизить наемную плату неспособнаго, назначивши ему и другое занятіе. Помимо того, исполненіе лицами экипажа своихъ обязанностей обезпечено тѣми дисциплинарными взысканіями, какія опредѣлены въ улож. о наказ., и кромѣ того дисциплинарною властью шкипера: по отношенію къ матросамъ и вообще къ рабочимъ шкиперъ въ правѣ примѣнять тѣлесное наказаніе [1]).

Относительно наемной платы лицъ экипажа нашъ законъ исходитъ изъ воззрѣнія, что ресурсъ для этой платы—заработанный судномъ фрахтъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда фрахтъ не заработанъ, потому что грузъ на мѣсто назначенія не доставленъ, съ потерею фрахта теряется и наемная плата экипажа [2]) Это воззрѣніе господствовало до послѣдняго времени и въ другихъ законодательствахъ; изъ него вытекаетъ запрещеніе страхованія наемной платы лицъ экипажа и даже шкипера [3]). Въ новѣйшее время господствуетъ другое положеніе: наемная плата лицъ экипажа составляетъ личный долгъ содержателя судна, отъ котораго послѣдній не можетъ освободиться даже уступкою судна; притомъ наемная плата экипажа составляетъ одно изъ обремененій, лежащихъ на суднѣ. Точно также, въ новѣйшее время допущено страхованіе наемной платы лицъ экипажа, поскольку таковая оказывается уже заслуженной.

Экипажъ служитъ на суднѣ. Отсюда: договоръ съ лицами экипажа не прекращается съ перемѣною шкипера или въ случаѣ перехода судна къ другому владѣльцу; вмѣстѣ съ корабельной крѣпостью, новому владѣльцу передается и судовая роль. Иначе будетъ, если до истеченія договора найма судно теряетъ свою національность; причемъ лица экипажа должны быть возвращены каждое въ тотъ портъ, гдѣ они были включены въ судовую роль.

---

[1]) Уст. торг. 298 и 299. Ср. финл. Уст. § 62.

[2]) Уст. торг. ст. 301 и 302.

[3]) Гамбург. пр. § 3; нѣм. торг. код., § 760.

Относительно прекращенія договора нужно различать: а) случаи, когда распускается весь экипажъ, т. е. происходитъ разоруженіе судна и судовая роль заключается; б) случаи, когда изъ состава экипажа выбываютъ отдѣльныя лица. Въ случаяхъ перваго рода производится окончательный разсчетъ съ экипажемъ, служба всѣхъ окончена. Случаи второй группы представляютъ большое разнообразіе, смотря по тому, каковъ поводъ прекращенія договора для даннаго лица. Прежде всего смерть нанявшагося. Здѣсь договоръ прекращается со дня смерти, а выслуженная по это время наемная плата входитъ въ составъ наслѣдства послѣ умершаго. Лишь въ томъ случаѣ, если причина смерти была слѣдствіемъ тѣлесныхъ поврежденій, полученныхъ при отправленіи службы, наслѣдникамъ выдается въ двойномъ количествѣ вся плата, какая слѣдовала бы по договору. Поводомъ прекращенія договора можетъ быть также болѣзнь, не имѣющая причиной связи съ отправленіемъ службы. Въ такомъ случаѣ заболѣвшій остается на суднѣ до окончанія срока договора, причемъ продолжается и слѣдующая ему наемная плата. Но если заболѣвшій оставляется въ иностранномъ портѣ, онъ передается въ вѣденіе мѣстнаго консула съ оставленіемъ приблизительной суммы на его лѣченіе. Наконецъ, причиной болѣзни можетъ быть собственная вина заболѣвшаго: съ нимъ производится разсчетъ по день прекращенія договора и, если заболѣвшій оставляется въ иностранномъ портѣ, то онъ передается на попеченіе мѣстнаго консула, который и приметъ мѣры къ возвращенію его на родину. Наконецъ, одинъ изъ поводовъ прекращенія договора—самовольное оставленіе судна; послѣдствіемъ такого побѣга будетъ удержаніе заслуженной наемной платы и оставленнаго на суднѣ имущества.

Договоръ съ лицами экипажа прекращается въ случаѣ гибели судна; лица экипажа обязаны принимать мѣры къ спасенію остатковъ судна и груза, но вознагражденіе за такое спасеніе не имѣетъ отношенія къ прекращенному договору найма.

Изъ сказаннаго видно, что въ нашемъ, а еще больше въ другихъ законодательствахъ, постановленія о лицахъ экипажа проникнуты стремленіемъ охранять интересы профессіональнаго класса моряковъ, такъ какъ большинство этого класса, особенно матросы и другіе рабочіе, безсильны защищать свои интересы путемъ договорныхъ соглашеній.

Иными словами: въ этой части морского права можно наблюдать первыя попытки соціальнаго законодательства въ пользу слабѣйшихъ классовъ населенія [1]).

Лоцманъ — случайный и временный руководитель шкипера въ управленіи судномъ [2]). Различіе между лоцманами путевыми и прибрежными, портовыми въ настоящее время не имѣетъ значенія. Путевые лоцманы теперь не существуютъ; кормчій, или рулевой входитъ въ составъ экипажа судна. Лоцманы бываютъ теперь только прибрежные. Лоцманъ не входитъ въ составъ экипажа, даже и на то время, когда онъ оказываетъ свои услуги. Поэтому не можетъ быть и рѣчи объ отвѣтственности хозяина судна или шкипера за вину или ошибки лоцмана.

Лоцманъ бываетъ нуженъ только у береговъ, при входѣ въ портъ или при выходѣ изъ порта. Раіонъ дѣятельности лоцмана—фарватеръ, или такъ называется „лоцманская вода". Указанія лоцмана нужны именно для того, чтобы преодолѣть затрудненія, какія встрѣчаетъ судно въ свойствахъ фарватера,—въ его мѣстныхъ теченіяхъ, въ особенностяхъ дна, въ измѣнчивой глубинѣ, или въ искусственныхъ заграждеяіяхъ. Лоцманъ даетъ указанія шкиперу, который тѣмъ не менѣе остается отвѣтственнымъ начальникомъ судна и его экипажа. Если когда, то именно у береговъ и на фарватерахъ шкиперъ не только долженъ быть на суднѣ, но и непосредственно управлять его движеніями; лоцманъ при этомъ ничего болѣе, какъ „говорящая карта". Карта можетъ быть невѣрна или вообще ненадежна; но шкиперъ, который положился на такую карту, виновенъ лишь въ томъ случаѣ, если замѣтилъ или не могъ не замѣтить ея непригодность.

Различаются: *лоцманство обязательное и лоцманство необязательное.* Обязательное лоцманство существуетъ лишь для такихъ фарватеровъ, гдѣ оно предписано мѣстными постановленіями. Входя въ такой портъ, или выходя изъ него, шкиперъ обязанъ вызвать лоцмана (лоцманскій сигналъ); лишь въ томъ случаѣ, если лоцманъ не является на сигналъ въ теченіе опредѣленнаго времени, шкиперъ можетъ

[1]) Особенно заслуживаетъ вниманія заботливость объ экипажахъ торговыхъ судовъ въ законодательствахъ французскомъ, германскомъ, англійскомъ и италіанскомъ.

[2]) Уст. торг. ст. 315—322; прилож. къ ст. 315.

обойтись и безъ него. Въ противномъ случаѣ, не вызвавши лоцмана, или отказавшись отъ его услугъ, если онъ явился самъ, шкиперъ обязанъ уплатить лоцманскія деньги, т. е. назначенную по таксѣ плату лоцманамъ за проводъ судовъ. Кромѣ того, въ случаѣ несчастья, постигшаго судно на лоцманской водѣ, шкиперъ долженъ будетъ доказать, что несчастье внѣ причинной связи съ отсутствіемъ лоцмана. [1]) Обязательное лоцманство получаетъ характеръ налога для тѣхъ судовъ, шкипера которыхъ не нуждаются въ услугахъ лоцмана, потому что сами хорошо знаютъ особенности и свойства мѣстнаго фарватера. [2])

На фарватерахъ, гдѣ лоцманство не обязательно, шкиперъ можетъ брать и не брать лоцмана; но не взявши лоцмана, онъ, въ случаѣ несчастья съ судномъ на фарватерѣ, рискуетъ быть обвиненнымъ въ томъ, что несчастье произошло отъ неизвѣстныхъ ему свойствъ и особенностей фарватера, и слѣдовательно навлечетъ отвѣтственность на себя и на хозяина судна. Лоцманство бываетъ или правительственное, или частное. Частное лоцманство обыкновенно бываетъ организовано въ видѣ товарищества, общества лоцмановъ. Когда лоцманство правительственное, отвѣтственность за вредъ и убытки, происшедшіе отъ неправильныхъ указаній лоцмана, можетъ лежать на томъ вѣдомствѣ, которое содержитъ лоцмановъ для даннаго фарватера; при частномъ лоцманствѣ отвѣтственность лежитъ на обществѣ или товариществѣ. Но такая отвѣтственность предполагаетъ собою, что вредъ и убытки произошли вслѣдствіе невѣрныхъ указаній лоцмана, исполненныхъ шкиперомъ. Въ противномъ случаѣ, если несчастіе и связанные съ нимъ убытки произошли отъ того, что указанія лоцмана не были исполнены или исполнены небрежно, лоцманъ свободенъ отъ всякой отвѣтственности; виновенъ въ несчастіи шкиперъ. Точно также шкиперъ виновенъ и отвѣчаетъ въ томъ случаѣ, если лоцманъ въ своихъ указаніяхъ руководился неправильными свѣдѣніями, какія сооб-

---

[1]) Упущеніе шкипера—взять лоцмана—можетъ имѣть вліяніе на страхованіе судна. Въ страховыхъ полисахъ не рѣдко встрѣчается оговорка, предоставляющая шкиперу застрахованнаго судна свободу брать или не брать лоцмана.

[2]) Въ Англіи и во Франціи въ патентахъ шкиперовъ иногда обозначается, что для такихъ то портовъ метрополіи и колоній владѣлецъ патента не обязанъ брать лоцмана.

щилъ ему шкиперъ о свойствахъ судна и въ частности о его углубленіи.—

Изложеніе вопросовъ о морскихъ судахъ, о правѣ собственности на нихъ, объ ихъ регистраціи, о формахъ содержанія судовъ, о шкиперѣ и объ экипажѣ, исчерпываетъ собою первый отдѣлъ морского торговаго права. Слѣдующій теперь вопросъ — объ эксплоатаціи морскихъ судовъ, какъ орудій морской торговли, т. е. морской перевозки.

---

§ 7.

Зафрахтовка судовъ. Чартепартія. Коноссаментъ.

Эксплоатація морскихъ судовъ происходитъ въ видѣ перевозки грузовъ и пассажировъ, за счетъ ихъ содержателей. За перевозку грузовъ взимается *фрахтъ*, за перевозку пассажировъ — *пассажирская плата*. Оба вида выручки должны покрывать расходы, связанные съ эксплоатаціей судна, и сверхъ того доставлять прибыль его содержателю. Расходы эти въ общемъ состоятъ: а) въ изнашиваніи судна въ его корпусѣ и принадлежностяхъ, б) въ издержкахъ на починку и ремонтъ частей судна; в) въ издержкахъ по снаряженію судна на каждый рейсъ; г) въ издержкахъ на содержаніе личнаго состава,—въ частности на жалованье шкипера и лицъ экипажа, и д) въ издержкахъ на страхованіе судна (страховыя премія). Излишекъ выручки надъ общей суммой этихъ расходовъ составляетъ прибыль содержателя судна; въ противномъ случаѣ будетъ убытокъ. Выручка, а слѣдовательно прибыль и убытокъ, расчисляется по каждому рейсу отдѣльно.

Рейсы, какіе совершаетъ судно, могутъ быть или регулярные между одними и тѣми же портами, или случайные между тѣмъ и другимъ портомъ для даннаго случая. Регулярные рейсы бываютъ срочные,—происходятъ въ опредѣленныя періоды времени,—или же совершаются по мѣрѣ надобности. Въ рейсахъ случайныхъ портъ отправленія и назначенія опредѣляется отдѣльно для каждаго рейса. Рейсъ далѣе можетъ быть или прямой — отъ порта отправленія до порта назначенія, или съ заходомъ въ опредѣленные порты. Наконецъ, рейсъ можетъ быть или простой,—только отъ порта отправленія до порта назначенія,—или же туда и обратно.

Рейсъ туда и обратно будетъ круговымъ, если судно заходитъ въ опредѣленные порты, находящіеся между портами его отправленія и назначенія.

Рейсъ оконченъ, когда онъ совершенъ вполнѣ, какъ былъ предположенъ; рейсъ измѣненъ, когда по выходѣ судна изъ порта отправленія измѣненъ портъ его назначенія. Рейсъ прерванъ, сокращенъ, когда судно совершило лишь часть предположеннаго рейса, оконченную въ иномъ ближайшемъ портѣ, а не въ портѣ его назначенія. [1]) Рейсъ удлиненъ, когда, по выходѣ изъ порта отправленія, судно направилось въ портъ болѣе дальній, чѣмъ портъ его первоначальнаго назначенія. Судно не измѣняетъ своего рейса, если для достиженія порта назначенія избираетъ одно изъ направленій, въ которыхъ обыкновенно происходитъ передвиженіе морскихъ судовъ между данными портами. Наконецъ, рейсъ судна можетъ быть пока безъ порта назначенія: не рѣдко бываетъ, что судно отправляется въ одинъ изъ портовъ, какъ портъ *приказа*; въ портѣ приказа будетъ опредѣленъ портъ назначенія.

Зафрахтовка морскихъ судовъ бываетъ двухъ видовъ: а) по договору *чертепартіи* б), по договору *доставки* Въ договорѣ зафрахтовки двѣ стороны: содержатель судна или фрахтовщикъ [2]) и фрахтователь. Фрахтовщикъ заключаетъ договоръ лично или чрезъ представителя; договоръ можетъ заключить и шкиперъ, если заключеніе происходитъ не въ мѣстности, гдѣ по своему мѣсту жительства находится содержатель судна, или его представитель. [3]) Въ зафрахтовкѣ всегда разумѣется судно, которое не только оснащено, но также снаряжено и вооружено засчетъ его содержателя, слѣдовательно такое, которое имѣетъ шкипера, назначеннаго содержателемъ судна, и сформированный экипажъ [4]).

---

[1]) Прерванъ, сокращенъ рейсъ, когда судно, выйдя изъ порта своего отправленія, возвратилось назадъ и здѣсь разоружено.

[2]) Въ ст. 123 уст. торг. выраженіе фрахтовщикъ обозначаетъ фрахтователя.

[3]) При заключеніи договоровъ о зафрахтовкѣ посредниками являются корабельные маклера; Уст. Петерб. биржи § 163—179.

[4]) На континентѣ рѣже, но въ Англіи очень часты случаи найма (аренда) такихъ судовъ, которыя снаряжаются и вооружаются засчетъ нанявшаго. На такой наемъ намекаетъ ст. 221, ст. 545 п. 6 и прим. къ ст. 552., Уст. Торг.

По договору чертепартіи [1]) въ распоряженіе фрахтователя предоставляется или цѣлое судно, или опредѣленная часть корпуса, или наконецъ, опредѣленная доля вмѣстимости. При этомъ всегда разумѣется лишь чистая грузовая вмѣстимость судна, его части или доли.

Договоръ зафрахтовки цѣлаго судна, его части или доли излагается письменно въ чертепартіи; отъ названія документа получилъ названіе и самый договоръ. На практикѣ впрочемъ, при зафрахтовкѣ части или доли судна, договоръ не излагается въ видѣ чертепартіи, а заключается посредствомъ переписки, или же виденъ въ его содержаніи изъ условій коноссамента.

Въ чертепартіи опредѣляются: а) индивидуальные признаки зафрахтованнаго судна — его названіе и вмѣстимость, б) названіе шкипера, в) предметъ перевозки, г) продолжительность пользованія судномъ—для рейса или въ теченіе опредѣленнаго времени, д) портъ нагрузки и портъ выгрузки. Сверхъ того, опредѣляется также время, когда судно должно быть готово для нагрузки, не рѣдко съ оговоркой, что при опозданіи договоръ теряетъ свою силу. Плата за пользованіе зафрахтованнаго судна, т. е. фрахтъ, назначается различно: или огуломъ, или соразмѣрно количеству тоннъ вмѣстимости судна, или соразмѣрно времени, въ теченіе котораго фрахтователь будетъ пользоваться судномъ, его частью или долей. Можетъ быть включена оговорка, что часть фрахта уплачивается авансомъ; безъ такой оговорки уплата фрахта производится лишь по выгрузкѣ въ портѣ назначенія груза. Авансъ въ счетъ фрахта можетъ имѣть двоякое значеніе: а) авансъ съ возвратомъ, если грузъ не будетъ доставленъ; б) авансъ не подлежащій возврату и въ томъ случаѣ, если грузъ не будетъ доставленъ. Въ чертепартію нерѣдко включаются другія условія: а) относительно числа дней, въ теченіе которыхъ должна быть начата и окончена погрузка и выгрузка (простойные, сталійные дни); б) количество дней, въ теченіе которыхъ шкиперъ будетъ ожидать нагрузки и выгрузки по истеченіи простойныхъ дней (перестойные дни);

[1]) Терминъ чертепартія искаженное carta-partita — разрѣзанный пополамъ документъ: одна половина для фрахтователя, другая для фрахтовщика.

в) неустойка на случай [1]), если договоръ будетъ нарушенъ — со стороны фрахтовщика опозданіемъ подачи судна или отказомъ,—а со стороны фрахтователя—опозданіемъ доставленія груза или отказомъ отъ договора. Наконецъ, нерѣдко встрѣчается и такая оговорка: фрахтователь освобождается отъ отвѣтственности за исполненіе договора, какъ скоро на помѣщенный грузъ будетъ выданъ шкипероиъ коноссаментъ или коноссаменты.

Для фрахтовщика безразлично, чей грузъ будетъ помѣщенъ на зафрахтованномъ суднѣ; можетъ быть, и часто бываетъ, что фрахтователь предоставитъ зафрахтованное судно другому или другимъ лицамъ для перевозки принадлежащихъ послѣднимъ грузовъ. Можетъ быть и такъ, что, зафрахтовавши судно по чертепартіи, фрахтователь собираетъ грузы отъ разныхъ лицъ для доставки на зафрахтованномъ суднѣ, т. е. договоръ чертепартіи разбиваетъ и превращаетъ въ рядъ отдѣльныхъ договоровъ доставки, которые онъ заключаетъ уже отъ себя [2]). Разсчетъ фрахтователя въ томъ, что сумма уплачиваемаго имъ фрахта будетъ меньше той выручки, какую онъ получитъ по отдѣльнымъ договорамъ доставки.

Первая обязанность фрахтовщика состоитъ въ томъ, чтобы въ срокъ, назначенный чертепартіей, судно было приведено въ полную готовность для предстоящаго рейса и подано къ мѣсту нагрузки. Грузъ доставляется къ борту судна, т. е. за счетъ, на рискъ и средствами погрузителя; но поднятіе доставленнаго къ борту груза на палубу и укладка въ помѣщеніяхъ судна производится лицами экипажа, или нанятыми для этого рабочими [3]). По мѣрѣ сдачи груза на судно, сдатчику выдается штурманомъ перечень принятой партіи груза. Продолжительность времени, въ теченіе котораго можетъ быть начата и окончена погрузка, если не опредѣлена въ чертепартіи, зависитъ отъ мѣстныхъ постановленій или

---

[1]) По уст. торг. ст. 330 и 331, размѣръ неустойки не можетъ быть выше половины фрахта.

[2]) Такъ дѣйствуютъ экспедиторы и транспортныя общества, не имѣющіе своихъ судовъ; фрахтуютъ чужія суда и предприниматели перевозки переселенцевъ.

[3]) Нанятые для укладки груза рабочіе временно, пока производятъ нагрузку, входятъ въ составъ экипажа; за ихъ дѣйствія во время погрузки (или выгрузки) отвѣчаетъ шкиперъ и содержатель судна.

обычаевъ порта, гдѣ происходитъ нагрузка. За простой судна, пока продолжается нагрузка, особаго вознагражденія не полагается: этотъ простой уже оплаченъ фрахтомъ; особое вознагражденіе полагается лишь за то промедленіе нагрузки, которое имѣло мѣсто по окончаніи простойныхъ дней (перестойные или сверхсталійные дни). Недогрузка судна или его зафрахтованной части не имѣетъ значенія въ томъ смыслѣ, что шкиперъ въ правѣ отправиться съ неполнымъ грузомъ, при чемъ условленный въ чертепартіи фрахтъ подлежитъ платежу полностью. Лишь въ томъ случаѣ, если помѣщенный на судно грузъ не обезпечиваетъ по своей цѣнности суммы фрахта, или по своему незначительному количеству не даетъ устойчивости судну, шкиперъ въ правѣ отказаться отъ исполненія договора, нарушеннаго фрахтователемъ. Съ другой стороны фрахтовщикъ или шкиперъ не въ правѣ, для заполненія пустого мѣста, принимать грузъ отъ другихъ лицъ, развѣ бы на это послѣдовало согласіе со стороны фрахтователя.

Другой видъ зафрахтовки судовъ — по договорамъ доставки. Судно эксплоатируется въ видѣ перевозки сборныхъ грузовъ (à cueillette). Отдѣльно такіе договоры не заключаются и предварительно не излагаются; грузъ предлагается къ принятію на судно для перевозки въ такой то портъ назначенія, и если принятъ, тѣмъ самымъ заключенъ и договоръ доставки. При этомъ подразумѣвается, что шкиперъ обязанъ отправиться въ путь, если количество принятыхъ имъ грузовъ заполнитъ собою опредѣленную часть вмѣстимости судна (напримѣръ $^2/_3$). Въ противномъ случаѣ, рейсъ отмѣняется, принятые на судно грузы разбираются обратно.

Договоръ доставки сборныхъ грузовъ нерѣдко осложняется при такъ называемомъ непрерывномъ сообщеніи. Грузъ сдается и принимается на судно съ условіемъ, что съ этого судна онъ будетъ сданъ на другое или на желѣзную дорогу, для его дальнѣйшаго направленія. Въ такихъ случаяхъ на принятый грузъ выдается *сквозной* коноссаментъ, который имѣетъ силу и для желѣзной дороги, если непрерывное сообщеніе не *ломанное*, а *прямое*.

На грузы, сданные и принятые по договору чертепартіи, или по договору доставки, составляется два документа: *манифестъ* (грузовой списокъ) и *коноссаментъ* [1]).

[1]) Въ уставѣ торговомъ называется грузовой росписью.

Манифестъ заключаетъ въ себѣ перечень всѣхъ принятыхъ грузовъ съ обозначеніемъ, отъ кого приняты, куда и кому адресованы для сдачи на мѣстѣ ихъ назначенія. Этотъ документъ имѣетъ значеніе для шкипера, между прочимъ играетъ роль и при исполненіи таможенныхъ обрядностей.

Гораздо важнѣе другой документъ — *коноссаментъ*; въ морской перевозкѣ онъ имѣетъ такое же значеніе, какое въ перевозкѣ сухопутной имѣетъ накладная. Коноссаментъ [1]) прежде всего есть удостовѣреніе шкипера въ томъ, что обозначенный въ этомъ документѣ грузъ принятъ на данное судно для перевозки отъ такого-то порта, для сдачи его въ другомъ опредѣленномъ портѣ назначенія. Вотъ почему коноссаментъ выдается за подписью шкипера [2]) и не прежде, какъ послѣ того, когда грузъ уже принятъ на судно. При договорѣ цертепартіи коноссамента можетъ и не быть; его замѣнитъ второй экземпляръ цертепартіи Но и при цертепартіи коноссаментъ имѣетъ самостоятельное значеніе въ томъ смыслѣ, что въ своихъ условіяхъ можетъ отступать отъ цертепартіи. Такъ, на одинаковый грузъ, сданный по цертепартіи однимъ лицомъ, можетъ быть выдано нѣсколько коноссаментовъ, съ различными адрессатами для каждой партіи и съ различными условіями сдачи обозначенной въ коноссаментѣ партіи ея адрессату, т. е. получателю. Въ частности, по одному коноссаменту грузъ можетъ быть выданъ только при уплатѣ получателемъ означеннаго въ коноссаментѣ фрахта; по другому коноссаменту грузъ выдается получателю на-чисто, т. е. безъ уплаты имъ фрахта. Такое различіе происходитъ оттого, что отношеніе отправителя груза къ получателямъ различныхъ партій не одинаковы: одному онъ оправилъ партію какъ продавецъ, принявши на свой счетъ издержки перевозки, другому получателю онъ отправилъ партію какъ комиссіонеръ, дѣйствующій за счетъ получателя. Коноссаментъ, выданный на грузъ, принятый къ перевоакѣ безъ цертепартіи, является письменнымъ изложеніемъ тѣхъ условій, на которыхъ состоялся договоръ зафрахтовки.

Но самое важное значеніе коноссамента заключается въ томъ, что обозначенный въ немъ грузъ можетъ быть выданъ не иначе, какъ правильному держателю коноссамента и на

[1]) Recognitio т. е. сознаніе, завѣреніе.

[2]) Въ пароходныхъ предпріятіяхъ коноссаменты подписываютъ и агенты.

изложенныхъ въ немъ условіяхъ. Вслѣдствіе такой связи между коноссаментомъ и обозначеннымъ въ немъ грузомъ, коноссаментъ *представляетъ* собою этотъ грузъ и является поэтому *товаро-распорядительной бумагой*. Своему правильному держателю коноссаментъ даетъ возможность распоряжаться грузомъ въ то время, когда этотъ грузъ находится на суднѣ—плыветъ между портами его отправленія и назначенія.

Коноссаментъ можетъ быть или по *приказу* или на *предъявителя*. Въ коноссаментѣ по приказу получателемъ обозначается опредѣленное лицо; правильнымъ держателемъ коноссамента будетъ обозначенный въ его текстѣ адрессатъ, а послѣ него и всякій другой, кто окажется держателемъ коноссамента на основаніи сдѣланныхъ на немъ передаточныхъ надписей. Правильный держатель коноссамента на предъявителя всякій, кто имѣетъ, держитъ этотъ коноссаментъ, и можетъ предъявить его какъ свой. Въ употребленіи лишь коноссаменты по приказу; коноссаментъ по приказу переходитъ отъ одного къ другому по формамъ вексельнаго права, т. е. посредствомъ передаточныхъ надписей [1]).

Коноссаментъ выдается въ нѣсколькихъ экземплярахъ; всѣ экземпляры тождественны по ихъ изложенію и различаются между собою только нумераціей: *первый*, *второй*, *третій* и т. д.; въ употребленіи однако выдача не болѣе пяти экземпляровъ. Въ каждомъ экземплярѣ повторяется оговорка, что съ выдачей груза по этому экземпляру остальные экземляры коноссамента теряютъ свое значеніе. Можетъ поэтому случиться, что правильными держателями коноссамента въ его различныхъ экземплярахъ окажутся различныя лица; грузъ будетъ выданъ тому изъ держателей, который прежде другихъ предъявитъ свой коноссаментъ въ своемъ экземплярѣ для полученія по нему груза. Лишь въ томъ случаѣ, когда экземпляры коноссамента одновременно будутъ предъявлены различными держателями, шкиперъ не въ правѣ выбирать, кому изъ нихъ выдать грузъ, а предоставляетъ имъ согласиться на этотъ счетъ между собой или разрѣшить споръ судомъ.

[1]) Передаточныя надписи могутъ быть именныя или бланковыя. Первая изъ передаточныхъ надписей должна быть подписана адрессатомъ коноссамента; а если она бланковая, можетъ состоять изъ одной подписи адрессата.

Занумерованные экземпляры коносамента назначены для обращенія; всѣ они вмѣстѣ и каждый порознь, съ исключеніемъ другихъ, представляютъ собою означенный въ нихъ грузъ. Грузъ можетъ быть проданъ или заложенъ черезъ передачу коносамента съ соотвѣтственной на немъ передаточной надписью. Покупщикъ груза или кредиторъ, выдавшій подъ него ссуду по коносаменту, вполнѣ обезпеченъ въ своемъ правѣ лишь въ томъ случаѣ, если коносаментъ переданъ ему во всѣхъ экземплярахъ; иначе онъ рискуетъ столкнуться съ правильнымъ держателемъ того же коносамента по другому экземпляру. Внѣ счета и нумераціи этихъ экземпляровъ находится еще одинъ экземпляръ—за подписью не шкипера, а отправителя; этотъ экземпляръ остается у шкипера. Онъ сопровождаетъ грузъ до мѣста его сдачи; изъ него извлекаются соотвѣтственныхъ данныя для обозначеній въ манифестѣ. Въ экземплярахъ занумерованныхъ коносаментъ выдается отправителю; получателемъ груза можетъ быть обозначенъ въ коносаментѣ и самъ отправитель [1]), въ такомъ случаѣ получить грузъ на мѣстѣ можетъ или самъ отправитель, или тотъ, кому коносаментъ будетъ переданъ по надписи отправителя, или дойдетъ по надписямъ его послѣдующихъ держателей. Если получателемъ груза обозначенъ въ коносаментѣ не самъ отправитель, а другое лицо, отправитель вышлетъ коносаментъ обозначенному въ немъ получателю; въ такомъ случаѣ первою изъ передаточныхъ надписей на коносаментѣ должна быть надпись получателя [2]).

---

§ 8.

Исполненіе перевозки. Пассажиры.

Уже съ принятіемъ груза на судно наступаетъ для фрахтовщика твѣтственность въ томъ смыслѣ, что всякое поврежденіе груза, послѣдовавшее, при нагрузкѣ и укладкѣ, изъ-за неудовлетворительности приспособленій судна или изъ-за вины рабочихъ, изъ-за распоряженій шкипера или

---

[1]) Получателемъ можетъ быть означенъ и шкиперъ.

[2]) Множественность экземпляровъ коносамента имѣетъ то удобство, что въ разныхъ экземплярахъ коносаментъ можетъ быть высланъ различными путями: не дойдетъ одинъ экземпляръ, дойдутъ другіе.

кого другого изъ лицъ экипажа, подлежитъ возмѣщенію со стороны фрахтовщика.

Въ частности, безъ особой на этотъ счетъ оговорки въ цертепартіи или коноссаментѣ, грузъ долженъ быть уложенъ въ трюмѣ [1]).

По окончаніи нагрузки и по исполненіи таможенныхъ обрядностей [2]), шкиперъ долженъ немедленно отправиться въ путь, если этому не мѣшаютъ непреодолимыя препятствія (вѣтеръ, ледоходъ и проч.). Можетъ случиться, что такое препятствіе не скоропроходящаго свойства; тогда оно можетъ явиться основаніемъ отмѣнить предположенный рейсъ и повлечетъ отступленіе фрахтовщика или фрахтователей отъ договора зафрахтовки. Таковы, напримѣръ, случаи блокады порта, задержанія всѣхъ торговыхъ судовъ правительствомъ (эмбарго), объявленіе войны. Не оправданное промедленіе въ портѣ отправленія возложитъ на фрахтовщика отвѣтственность за поврежденія груза и за убытки, происшедшіе отъ несвоевременнаго прибытія въ портъ назначенія.

Фрахтовщикъ далѣе отвѣчаетъ за поврежденія груза, происшедшія вслѣдствіе неудовлетворительности судна въ его корпусѣ и въ принадлежностяхъ, въ снаряженіи или вооруженіи. Точно также онъ отвѣчаетъ за всякую порчу или убыль, происшедшую отъ упущеній шкипера въ принятіи мѣръ по сохраненію груза. Но для такой отвѣтственности нѣтъ мѣста, когда причиной порчи и гибели груза была вина самого фрахтователя: неудовлетворительная обдѣлка груза или неправильныя показанія объ особыхъ свойствахъ груза при его сдачѣ, тогда какъ именно эти свойства требовали принятія особыхъ мѣръ по его сбереженію во время перевозки [3]).

Тѣмъ болѣе фрахтовщикъ не отвѣчаетъ за такія вещи, которыя помѣщены на судно безъ вѣдома шкипера, если это не ручной багажъ пассажира. Съ другой стороны, фрах-

---

[1]) Укладка грузовъ на палубѣ допускается лишь въ маломъ каботажѣ.

[2]) Окончаніе таможенныхъ обрядовъ выражается въ полученіи таможеннаго паспорта. Таможенный паспортъ выдается на каждый рейсъ, но для малго каботажа выдаются паспорты на годъ и лишь предъявляются въ таможнѣ.

[3]) Таковы прежде всего драгоцѣнности, деньги, денежные знаки и цѣнныя бумаги; а также вещи хрупкія, или такія которыя должны быть уложены отдѣльно и подальше отъ другого груза (напр., чай и сельди).

тователь отвѣчаетъ за тѣ убытки, которые произошли отъ того, что вслѣдствіе невѣрности его показаній на судно помѣщенъ такой грузъ, который, въ виду его не заявленныхъ свойствъ, не былъ бы принятъ на судно совсѣмъ, или же потребовалъ бы особой осторожности при его укладкѣ и сохраненіи (взрывчатыя вещества, динамитъ, порохъ и проч.).

По пути изъ порта отправленія въ портъ назначенія шкиперъ обязанъ держаться одного изъ тѣхъ направленій, въ которыхъ обыкновенно совершаются рейсы между этими портами. Онъ можетъ заходить лишь въ тѣ порты, заходы въ которые не являются уклоненіемъ въ сторону, развѣ заходъ предусмотрѣнъ или былъ въ виду при зафрахтовкѣ. Исключеніе изъ этого правила составляютъ *случаи необходимости* [1]), когда шкиперъ уклоняется въ сторону и заходитъ въ портъ для избѣжанія неустранимой иначе морской опасности,—укрыться отъ бури, отъ крейсера, предупредить угрожающее крушеніе, и проч. или для необходимой починки, для пополненія вышедшихъ запасовъ и т. под. [2]).

Задержка въ портѣ необходимости можетъ разрѣшиться различно. Причина, вызвавшая необходимость и задержку, можетъ быть кратковременной: по устраненіи или исчезновеніи необходимости, судно продолжаетъ свой рейсъ и въ результатѣ остаются лишь непредвидѣнные расходы, какіе вызваны остановкой по необходимости. Но можетъ быть иначе: починка судна, закупка припасовъ, могутъ потребовать такихъ расходовъ которые не могутъ быть покрыты денежными средствами, имѣющимися въ распоряженіи шкипера. Оказавшись въ необходимости, шкиперъ можетъ добыть нужныя средства: а) въ видѣ бодмерейнаго займа подъ судно или грузъ или б) заложить часть, т. е. нѣкоторые предметы груза, или в) продать часть груза. [3]) Шкиперъ въ правѣ поступить тѣмъ или другимъ способомъ лишь въ томъ случаѣ, если въ своемъ положеніи необходимости не имѣлъ возможности снестись съ своимъ хозяиномъ и получить отъ него указанія. При нынѣшнемъ развитіи и быстротѣ средствъ

---

[1]) А также и случаи человѣколюбія, — для спасенія жизни людей, при встрѣчѣ съ судномъ, потерпѣвшимъ крушеніе.

[2]) Портомъ необходимости будетъ и такой портъ предусмотрѣннаго или обыкновеннаго захода, гдѣ вслѣдствіе необходимости судно задерживается долѣе, чѣмъ при обыкновенной остановкѣ.

[3]) Уст. тор. ст. 249 и 351.

сообщеній, такое положеніе можетъ встрѣтиться для шкипера въ очень рѣдкихъ случаяхъ.

При остановкѣ въ портѣ необходимости можетъ обнаружиться роль шкипера какъ блюстителя интересовъ не только своего хозяина, но и лицъ, заинтересованныхъ въ грузѣ. Остановка по необходимости можетъ быть на столько продолжительна, какъ напримѣръ, при починкѣ судна, что можетъ повлечь за собой порчу или обезцѣненіе груза. При возможности къ этому, шкиперъ обязанъ увѣдомить отправителя груза о своемъ положеніи необходимости и затѣмъ поступить согласно указаніямъ отправителя. Въ томъ случаѣ, если отправитель пожелаетъ снять свой грузъ съ судна, выгрузка производится за счетъ отправителя и съ уплатою фрахта pro rata itineris, т. е. пропорціонально части рейса отъ порта отправленія до порта необходимости. Если же нѣтъ возможности получить указанія отправителя или таковыя были затребованы, но не получены, шкиперъ обязанъ сдать грузъ на другое судно для доставки въ портъ назначенія. Такимъ образомъ, перегруженный на другое судно, грузъ прибудетъ въ мѣсто своего назначенія, при чемъ фрахтъ будетъ состоять изъ двухъ частей: одна часть отъ порта отправленія до порта необходимости; другая отъ порта необходимости до порта назначенія. Въ сложности обѣ части могутъ дать сумму большую или меньшую, чѣмъ сумма первоначальнаго фрахта, условленнаго по договору зафрахтовки.

Наконецъ, бываетъ еще одинъ случай необходимости: рейсъ не можетъ быть оконченъ, потому что судно оказалось неудовлетворительнымъ. Причина неудовлетворительности можетъ быть двоякая: судно вышло негоднымъ изъ порта назначенія, или стало негоднымъ отъ причинъ, имѣвшихъ мѣсто въ продолженіи рейса. Судно негодно продолжать рейсъ потому, что оно вообще неспособно къ починкѣ, или не можетъ быть починено въ портѣ задержки по неимѣнію здѣсь нужныхъ условій (нѣтъ доковъ), или же его починка въ этомъ портѣ обошлась бы непомѣрно дорого. И въ этомъ положеніи необходимости шкиперъ прежде всего обязанъ снестись со своимъ хозяиномъ и затѣмъ дѣйствовать по указанію послѣдняго. Въ случаѣ же невозможности сношеній, или если указанія были затребованы, но остались безъ отвѣта, негодное судно шкиперъ въ правѣ продать. Но такая негодность должна быть удостовѣрена экспертизой, а если

происходитъ за границею, то нуждается и въ разрѣшеніи консула [1]).

При негодности судна рейсъ прерванъ: онъ совершенъ лишь на часть отъ порта отправленія до порта необходимости. Шкиперъ обязанъ позаботиться о грузѣ, не прибывшемъ на мѣсто назначенія. По сношеніи съ хозяиномъ или хозяевами груза, шкиперъ поступитъ согласно ихъ распоряженіямъ. Если же сношенія были невозможны, или распоряженія со стороны отправителя не послѣдовали, шкиперу остается одно изъ двухъ: или сдать грузъ на другое судно или суда для доставки по назначенію, или же если перегрузка на другія суда не возможна,—продать грузъ, гдѣ онъ находится т. е. въ портѣ необходимости.

Когда судно зафрахтовано полностью, его портъ назначенія есть въ то же время и портъ назначенія груза; рейсъ для судна и для груза одинъ и тотъ же. Но уже при зафрахтовкѣ судна по частямъ и по долямъ, грузъ можетъ имѣть нѣсколько портовъ назначенія: для одной части груза рейсъ одинъ, для другой части—иной. Еще больше портовъ, въ которые назначенъ грузъ, для судна съ грузомъ сборнымъ: при сборномъ грузѣ число портовъ назначенія для отдѣльныхъ частей груза, *мѣстъ* (packages, colis, parcels), мѣняется въ каждомъ портѣ захода, гдѣ одни грузы сдаются, а другіе принимаются; все это до тѣхъ поръ, пока судно не достигнетъ своего порта назначенія, т. е. не окончитъ рейса, предпринятаго изъ порта отправленія.

Когда грузъ прибылъ въ портъ назначенія, онъ долженъ быть приготовленъ къ сдачѣ. Затрудненія въ приготовленіи груза къ сдачѣ могутъ произойти отъ смѣшенія его въ помѣщеніяхъ судна съ другими однородными грузами. Причиной такого смѣшенія можетъ быть или порча обдѣлки груза, или исчезновеніе отличительныхъ мѣтокъ, какія выставлены на самомъ грузѣ или на его упаковкѣ, обозначены затѣмъ въ манифестѣ и коноссаментѣ. Шкиперъ, а за нимъ его хозяинъ, отвѣчаютъ за убытки, причиненные такимъ затрудненіемъ, если не будетъ доказано, что порча обдѣлки или исчезновеніе отличительныхъ мѣтокъ произошли безъ вины кого-либо изъ лицъ экипажа.

Къ сдачѣ груза должно быть приготовлено и судно: оно

---

[1]) Уст. Консульскій ст. 57 п. 2.

должно быть остановлено въ томъ мѣстѣ порта, гдѣ, по мѣстнымъ правиламъ и распоряженіямъ портоваго начальства, суда останавливаются послѣ допущенія ихъ къ „практикѣ". Допущенію къ практикѣ предшествуетъ совершеніе таможенныхъ обрядностей, иногда и карантинныхъ, если патентъ здравія, имѣющійся на суднѣ, оказывается *нечистымъ*.

Сдача груза происходитъ не одинаково, смотря потому, сдается ли грузъ только по цертепартіи, когда не было выдано коноссаментовъ и получителемъ груза является означенный въ цертепартіи адресатъ, а также и тогда, если на весь грузъ, помѣщенный на суднѣ, выданъ одинъ коноссаментъ. Иначе будетъ въ томъ случаѣ, когда на грузъ судна выданъ не одинъ, а нѣсколько коноссаментовъ; при сборномъ грузѣ коноссаментовъ можетъ быть десятки и сотни.

Когда грузъ сдается по цертепартіи или по одному коноссаменту, получатель груза увѣдомляется шкиперомъ о прибытіи судна; на другой день послѣ увѣдомленія начинается періодъ простойныхъ дней; продолжительность періода зависитъ отъ условій зафрахтовки или же опредѣляется мѣстными правилами и обычаями порта. Въ теченіе простойныхъ дней выгрузка должна быть начата и окончена. По истеченіи простойныхъ дней начинается періодъ перестойныхъ дней; за задержку судна въ этотъ періодъ получатель груза платитъ вознагражденіе за каждый день перестоя; размѣръ вознагражденія опредѣляется условіями зафрахтовки.

Когда грузъ подлежитъ сдачѣ по многимъ коноссаментамъ, получатели груза поставляются въ извѣстность о прибытіи судна иными способами: чрезъ объявленія въ газетахъ, чрезъ плакаты на улицахъ, на биржѣ, въ портѣ и т. д. Распубликованіе о прибытіи судна даже до его прихода производитъ самъ хозяинъ судна или представители его (агенты, агентства, конторы) или адресатъ по приходу судна. Дальнѣйшая процедура сдачи зависитъ оттого, поступаетъ ли грузъ, по досмотрѣ его таможней, въ вѣдѣніе послѣдней, или не поступаетъ? Если поступаетъ, то грузъ передается въ таможенные склады, откуда, по очисткѣ пошлиной, выдается получателямъ, но не иначе, какъ по представленіи получателемъ удостовѣренія въ томъ, что фрахтъ и другіе платежи, обременявшіе грузъ, уплочены, или же сумма этихъ платежей прилагается при истребованіи груза изъ

таможни [1]). Сдача груза осложняется, когда: а) возникаютъ споры со стороны получателя относительно недостачи или порчи предлагаемаго къ сдачѣ груза б) когда получатель груза отказывается или не является получить грузъ.

Въ морской, какъ и въ сухопутной, перевозкѣ, общее правило то, что фрахтъ уплачивается при сдачѣ груза и притомъ уплачивается полностью, даже и въ томъ случаѣ, если по требованію получателя грузъ сдается до прибытія въ портъ назначенія; только при сдачѣ въ портѣ необходимости фрахтъ уплачивается пропорціонально совершенной части рейса. Когда грузъ пропалъ и сдавать нечего, не за что платить и фрахтъ: даже авансъ въ счетъ фрахта, выданный фрахтовщику въ портѣ назначенія, подлежитъ возвращенію, если этотъ авансъ не безвозвратный (lost or not lost). Пропажа груза можетъ вызвать другіе разсчеты и претензіи, если грузъ пропалъ не случайно или не по винѣ отправителя. Точно также, наравнѣ съ фрахтомъ не можетъ быть рѣчи о полученіи шкиперомъ такихъ платежей, которые лежали на пропавшемъ грузѣ, какъ его обремененія (напр. простойныя деньги, бодмерейный заемъ подъ грузъ).

Иное дѣло, частичная пропажа груза, или недостача. Недостача будетъ въ томъ случаѣ, когда количество предлагаемаго къ сдачѣ груза меньше того, какое обозначено въ коноссаментѣ. Возможные изъ за этого споры между шкиперомъ и получателемъ предупреждаются оговоркой въ коноссаментѣ, что число мѣстъ, штукъ, или единицъ вѣса шкиперу неизвѣстны, т. е. что грузъ принятъ на судно безъ провѣрки его количества. Въ такомъ случаѣ суммо причитающагося фрахта опредѣляется количествомъ груза, какое означено въ коноссаментѣ, а не тѣмъ, какое предлагается къ сдачѣ [2]). Оговорка коноссамента, что грузъ былъ принятъ безъ повѣрки, имѣетъ значеніе лишь предположенія въ пользу шкипера, т. е. если и пока не будетъ до-

[1]) Такова приблизительно практика выдачи грузовъ ихъ получателямъ, при участіи таможни въ разсчетахъ по фрахту и другимъ платежамъ. Практика, повидимому, основана на аналогическомъ распространеніи ст. 415 уст. торг. Практику предположено сохранить и въ проектѣ Правилъ о привозѣ товаровъ (въ замѣну раздѣла II уст. томожен.

[2]) Можетъ быть, хотя и рѣже, обратный случай: количество груза принято на судно большее, чѣмъ сколько обозначено въ коноссаментѣ; тогда фрахтъ расчисляется по количеству, какое предлагается къ сдачѣ, а не по тому, какое назначено въ коноссаментѣ.

казано, что недостача произошла по винѣ шкипера или экипажа. Но и безъ упомянутой оговорки, убыль въ вѣсѣ груза вслѣдствіе его естественныхъ свойствъ, т. е. какъ усышка и утечка въ обыкновенномъ размѣрѣ, не считается недостачей груза. Наоборотъ, увеличеніе въ вѣсѣ, наступившее вслѣдствіе свойствъ груза, тоже безразлично для разсчета по фрахту.

Въ морскомъ правѣ издавна установился своеобразный обычай: сосуды, заключавшіе въ себѣ жидкости (вино, спиртъ, масло) и опустѣвшіе вполнѣ, или почти вполнѣ, оставляются шкиперу въ уплату слѣдовавшаго за нихъ фрахта.

Относительно порчи прежде всего одно замѣчаніе: нужно различать грузъ, принятый безъ обдѣлки, и грузъ, принятый въ обдѣлкѣ. Для груза въ обдѣлкѣ порча не имѣетъ значенія, если остается неповрежденной сама обдѣлка. Притомъ, нужно имѣть въ виду, что квалификація грузовъ въ коноссаментахъ обозначается лишь родовымъ ихъ названіемъ безъ указаній на сортъ или на особенности въ качествѣ груза. Потому ухудшеніе въ сортѣ или въ особыхъ качествахъ груза не имѣетъ значенія, если предлагаемый къ сдачѣ грузъ оказывается грузомъ того рода, какой означенъ въ коноссаментѣ.

Наиболѣе частой причиной недостачи и порчи грузовъ бываетъ ихъ неправильная укладка на суднѣ. Грузы не надлежеще отдѣлены одинъ отъ другого, а потому порча одного сообщилась и другимъ; или помѣщены не устойчиво и безъ надлежащихъ предосторожностей въ предупрежденіе толчковъ. Неправильно также уложены грузы, помѣщенные на палубѣ. Въ предупрежденіе споровъ о причинѣ недостачи или порчи груза, шкиперъ, по прибытіи въ портъ назначенія и прежде чѣмъ приступить къ сдачѣ груза, можетъ пригласить экспертовъ для осмотра укладки помѣщенныхъ на суднѣ грузовъ.

Обязанность платить причитающійся фрахтъ и суммы другихъ платежей, лежащихъ на грузѣ, наступаетъ для получателя лишь послѣ и въ силу полученія имъ груза. Не полученъ грузъ,—получатель свободенъ отъ обязанности платить фрахтъ; но въ морской перевозкѣ дѣйствуетъ правило,—въ отличіе отъ перевозки сухопутной,—что перевозщикъ, т. е. шкиперъ не въ правѣ удерживать грузъ на

суднѣ, пока не будетъ удовлетворенъ по фрахту и по другимъ платежаамъ. Лишь въ томъ случаѣ, если при самой выгрузкѣ получатель отказывается принимать грузъ, указывая на недостачу, или на порчу, грузъ сдается на храненіе въ существующій на мѣстѣ складъ, — если не поступаетъ въ вѣдѣніе таможни, — какъ грузъ непринятый; но въ томъ и другомъ случаѣ шкиперъ въ правѣ продать часть непринятаго груза на удовлетвореніе причитающагося фрахта.

Получатель, взявшій грузъ, не теряетъ права указать на недостачу или порчу груза, обнаруженныя послѣ принятія имъ груза; но такія рекламаціи со стороны получателя отпадаютъ сами собой, если не сдѣланы своевременно, — въ теченіе короткаго періода (назначеннаго въ законѣ, или установленнаго обычаями) [1]). Съ другой стороны фрахтъ и другіе платежи, обременяющіе грузъ, продолжаютъ лежать на грузѣ и послѣ того, когда онъ сданъ получателю, но лишь въ теченіе короткаго времени [2]) и притомъ, если этотъ грузъ остается въ свободномъ распоряженіи получателя, т. е. не проданъ и не заложенъ кому-либо другому. Въ такомъ случаѣ, не смотря на то, что онъ сданъ получателю, грузъ въ соотвѣтственной части можетъ быть взятъ отъ получателя и проданъ для удовлетворенія требованій шкипера по фрахту и прочимъ платежамъ. Примѣнительно къ тому, что сказано выше, шкиперъ дѣйствуетъ и въ тѣхъ случаяхъ, когда получатель груза, безъ указаній на порчу и недостачу, отказывается принимать адресованный ему грузъ, или же не является за полученіемъ, не смотря на то, что такимъ, или инымъ изъ указанныхъ выше способовъ увѣдомленъ о прибытіи груза. Въ случаяхъ отказа или неявки получателя, грузъ передается въ существующій складъ или въ таможню, если поступаетъ въ вѣдѣніе послѣдней. Въ причитающемся фрахтѣ и другихъ платежахъ шкиперъ покрывается выручкой отъ продажи части груза.

Хлопоты и затрудненія, какія встрѣчаютъ шкипера при сдачѣ грузовъ, споры изъ за недостачи и порчи сдаваемыхъ грузовъ, неизбѣжныя изъ за этого задержки судовъ въ портахъ и связанные съ ними расходы и убытки какъ для со-

---

[1]) Напримѣръ 48 часовъ: финл. уст. § 116.

[2]) Напримѣръ 15 дней; тамъ-же § 114.

держателей судовъ, такъ и для хозяевъ остающихся на суднѣ грузовъ,—всѣ эти неудобства устраняются, если въ портѣ сдачи груза находится, по его мѣсту жительства самъ содержатель судна, или его представитель (отдѣленія, агентства или агенты). Въ такомъ случаѣ грузъ до сдачи его получателю передается хозяину судна или его представителю. Всѣ споры и недоразумѣнія съ получителемъ не касаются шкипера; они ведутся и разъясняются съ хозяиномъ или съ его представителемъ. Тотъ или другой явятся и на судѣ въ качествѣ истца или отвѣтчика и, если нужно, представятъ подлежащее обезпеченіе для выпуска судна изъ порта. Въ значительной степени затрудненія шкиперовъ и задержки судовъ устраняютъ *корреспонденты* и адресаты кораблей по приходу.

Въ нашемъ законѣ [1]) перевозка пассажировъ совсѣмъ пропущена; въ новѣйшихъ кодексахъ имѣются постановленія, опредѣляющія и этотъ видъ морской перевозки [2]). Пропускъ не имѣетъ, прочемъ, важнаго значенія, потому во-первыхъ, что вопросъ не представляетъ ни той сложности, ни тѣхъ затрудненій, какія возникаютъ изъ перевозки грузовъ, а во-вторыхъ перевозкой пассажировъ занимаются крупныя пароходныя предпріятія, обыкновенно акціонерной формы, или иначе регламентированныя (напримѣръ Добровольный Флотъ). Правда, съ пассажиромъ обыкновенно слѣдуетъ и принадлежащій ему грузъ—его багажъ. Но одна часть этого груза,—ручной, каютный багажъ,—остается въ вѣдѣніи и охраненіи самого пассажира; другая часть сдается на храненіе экипажа, но и для послѣдней части багажа его хозяинъ находится на лицо именно въ тѣ моменты, когда могутъ возникнуть недоразумѣнія, главнымъ образомъ въ моментъ принятія багажа на судно и въ моментъ сдачи его пассажиру. Перевозка пассажировъ требуетъ регламентаціи по преимуществу полицейской, — въ смыслѣ предписанія и контроля за исполненіемъ различныхъ мѣръ безопасности, санитарнаго устройства и содержанія судовъ. Особенно подобныя мѣры необходимы для судовъ, употребляемыхъ для перевозки переселенцевъ (эмигрантовъ); иначе, въ видѣ морскихъ

[1]) О ней упоминается лишь мимоходомъ; напримѣръ въ ст. 183 ст. торг.

[2]) Нѣмецкій Торг. Кодексъ § 664—678; Японскій кодексъ § 630—340 финл. уст. § 105, 112.

судовъ, могутъ появиться плавающіе на морѣ могилы и гробы.

Общія правила перевозки пассажировъ [1]) не многочисленны. Рейсъ, т. е. портъ отправленія и назначенія, а равно и плата за проѣздъ, обыкновенно опредѣляются по тарифу; то и другое указывается въ билетѣ пассажира, въ его проѣздной книжкѣ. Договоръ заключается чрезъ взятіе, т. е. покупку пассажиромъ билета на данный рейсъ, съ уплатой впередъ; при чемъ пассажирскіе билеты [2]) всегда именные и безъ права передачи. Билеты различаются классные и палубные, затѣмъ съ продовольствіемъ или безъ такового. Мѣсто по классному билету принадлежитъ пассажиру съ момента взятія билета, классныя мѣста занумерованы; мѣсто палубное принадлежитъ пассажиру по отводу, когда оно имъ занято.

Находясь на суднѣ, пассажиры подчинены дисциплинарной власти шкипера и его ближайшихъ помощниковъ по наблюденію за порядкомъ; они подчиняются всѣмъ указаніямъ этихъ властей относительно спокойствія и безопасности на суднѣ. Личный составъ пассажировъ каждаго рейса показывается въ особомъ спискѣ.

Пассажирскій билетъ имѣетъ силу для того рейса, на который онъ взятъ; билетъ теряетъ силу и уплоченная за него сумма не возвращается, если пассажиръ не явится на судно ко времени отправленія. Но допускается изъятіе изъ тѣхъ случаевъ, когда о своемъ отказѣ воспользоваться билетомъ пассажиръ заявляетъ столь благовременно, что оставленное для него мѣсто можетъ быть перепродано другому; въ такихъ случаяхъ плата за билетъ возвращается въ половинномъ или даже въ полномъ размѣрѣ. Разъ рейсъ начатъ, но пассажиръ оставляетъ судно въ одномъ изъ портовъ захода, т. е. до мѣста своего назначенія, неиспользованная плата за билетъ не возвращается.

Когда судно задержано въ портѣ по необходимости, пассажиры могутъ или оставаться на немъ, не приплачивая за свое продовольствіе, или же оставить судно, но безъ права получить обратно часть платы за билетъ, соотвѣтственную

[1]) Уст. служащихъ на пароходахъ Русскаго Общ. Пароходства и Торговли § 446—470; правила Добровольнаго Флота на перевозку пассажировъ.

[2]) Кромѣ малаго каботажа.

неоконченной части рейса. Иначе будетъ, если въ портѣ задержки судно прерываетъ свой рейсъ, напр. потому, что признано негоднымъ къ продолженію плаванія. Въ такомъ случаѣ шкиперъ въ правѣ или предоставить пассажирамъ возможность отправиться на другомъ суднѣ въ портъ назначенія, или возвратить часть пассажирской платы, соотвѣтственно неоконченной части рейса. Всѣ эти случайности и взаимныя права и обязанности шкипера и пассажировъ точнѣе, но далеко не всегда одинаково, опредѣляются въ тѣхъ правилахъ, которыя обыкновенно въ печатномъ видѣ излагаются на пассажирскомъ билетѣ.

Сверхъ продовольствія, которое полагается по билету, въ остальномъ потребленіе пассажира удовлетворяется по забору изъ буфета. Другая причина, по которой можетъ образоваться задолжность пассажира за время его пребыванія на суднѣ—тѣ поврежденія, какія причинены имъ инвентарному имуществу судна или имуществу другихъ пассажировъ. Долгъ по буфету и по вознагражденію за поврежденія долженъ быть покрытъ до оставленія судна; въ обезпеченіе того и другого долга шкиперъ въ правѣ удержать багажъ пассажира.

Какъ сказано выше, багажъ пассажира обыкновенно состоитъ изъ двухъ частей: багажъ ручной и багажъ трюмный. Ручной багажъ остается при пассажирѣ въ его вѣдѣніи и попеченіи, за цѣлость этого багажа шкиперъ отвѣчаетъ лишь въ случаѣ покражи со стороны лицъ экипажа или въ случаѣ истребленія вслѣдствіе недостатка въ мѣрахъ безопасности. Багажъ трюмный сдается подъ квитанцію и находится на отвѣтственности шкипера наравнѣ съ другимъ грузомъ; но отвѣтственность шкипера за порчу трюмнаго багажа касается лишь неповрежденности его отдѣлки. Въ случаѣ пропажи или недостачи трюмнаго багажа, вознагражденіе опредѣляется или по таксѣ согласно условіямъ перевозки, или по объявленной цѣнности, какъ она обозначена въ квитанціи.

Относительно драгоцѣнностей, наличныхъ денегъ, цѣнныхъ бумагъ и т. п. обыкновенно соблюдается правило, что подобнаго рода предметы заявляются отдѣльно и сдаются подъ особую росписку на храненіе шкиперу или, за его отвѣтственностью, другому лицу.

Плата за провозъ трюмнаго багажа имѣетъ мѣсто лишь

въ томъ случаѣ, если количество багажа превышаетъ по вѣсу норму безплатнаго провоза.

§ 9.

Бодмерея. Бодмерейный заемъ подъ судно, фрахтъ и грузъ.

Бодмерея [1]) или бодмерейный заемъ (prêt à la grosse aventure) подъ судно, фрахтъ или грузъ имѣетъ сходство съ римскимъ foenus nauticum; болѣе тѣсна связь съ такъ называемымъ *морскимъ векселемъ* (cambium maritimum), который тоже развился въ средніе вѣка изъ началъ того же foenus nauticum.

До недавняго времени бодмерея имѣла большое значеніе какъ сдѣлка морскаго кредита, къ которой прибѣгали содержатели судовъ и отправители грузовъ Съ другой стороны, до появленія и всеобщей распространенности морскаго страхованія, бодмерея замѣняла послѣднее.

Въ бодмереѣ, какъ она образовалась съ теченіемъ времени, замѣтны слѣды двухъ воззрѣній—романскаго и германскаго.

Въ смыслѣ романскаго воззрѣнія бодмерея является лишь развитіемъ римскаго foenus nauticum. Бодмерейный заемъ заключается на такихъ условіяхъ. Хозяинъ даннаго судна занимаетъ опредѣленную сумму денегъ, которую, съ прибавленіемъ процентовъ, обязуется уплатить кредитору, *если* судно благополучно окончитъ предположенный или начатый имъ рейсъ; но если, въ продолженіи рейса, до прибытія въ портъ назначенія, судно будетъ потеряно, должникъ бодмерейнаго займа свободенъ отъ своего долга по суммѣ займа и по процентамъ. Точно также, отправитель груза занимаетъ опредѣленную сумму денегъ, которую, съ приложеніемъ процентовъ, обязанъ уплатить кредитору, если грузъ благополучно придетъ въ портъ назначенія; въ противномъ случаѣ должникъ свободенъ отъ своего долга по суммѣ займа и по процентамъ. Очевидно, въ обоихъ случаяхъ,—при займѣ подъ судно или грузъ,—благополучное прибытіе въ портъ назначенія взято лишь

[1]) Отъ Bodem—грунтъ, дно, киль, корпусъ судна. Уст. Торг. ст. 381—390.—Нѣм. Кодексъ §§ 679—699, Финл. Уст. § 122—132.

какъ условіе (conditio), отъ котораго зависитъ обязательство должника по платежу суммы займа и процентовъ. Не наступитъ условіе,—должникъ свободенъ; наступитъ,—его обязательство подлежитъ исполненію, какъ подлежитъ исполненію и всякое другое обусловленное обязательство въ случаѣ наступленія условія.

При такомъ значеніи благополучнаго прибытія бодмерея является страхованіемъ, такъ сказать, наизнанку.

Кредиторъ выдаетъ должнику опредѣленную сумму, которая, съ процентами на нее, для кредитора будетъ потеряна, если судно или грузъ не прибудетъ благополучно въ портъ назначенія. При страхованіи страховщикъ, при заключеніи договора, получаетъ премію, но за эту премію обязанъ уплатить интересенту страхованія сумму страхового вознагражденія, если застрахованное судно или застрахованный грузъ потерпитъ отъ морской опасности, принятой на свой рискъ страховщикомъ. Иными словами, при страхованіи обусловленнымъ является обязательство страховщика вознаградить интесента за понесенные убытки.—Въ такомъ примѣненіи бодмерея потеряла свое значеніе, потому что ее вытѣснило и замѣнило морское страхованіе [1]).

Бодмерея въ смыслѣ германскаго воззрѣнія построена иначе. Бодмерейный заемъ заключается на такомъ условіи. При неуплатѣ должникомъ, сумма займа съ процентами можетъ быть реализована единственно изъ цѣнности предмета, подъ который сдѣланъ заемъ т. е. изъ цѣнности судна или груза [2]): судно или грузъ является назначеннымъ на удовлетвореніе сдѣланнаго подъ него займа. Заемъ обезпеченъ судномъ или грузомъ; иными словами: заемъ сдѣланъ подъ закладъ корабля или груза. Рискъ лежитъ на кредиторѣ и въ этомъ случаѣ, но въ томъ смыслѣ, что при неуплатѣ займа со стороны должника, кредиторъ получитъ долгъ, по суммѣ и процентамъ, лишь въ томъ размѣрѣ, въ какомъ будетъ достаточна цѣнность заклада; не получитъ

[1]) Проценты по бодмерейнымъ займамъ были очень высоки. Въ сумму этихъ процентовъ входила и плата кредитору за принимаемый имъ на себя рискъ, т. е. сумма, соотвѣтствующая страховой преміи. Страхованіе дешевле, потому что кромѣ страховой преміи, уплачиваемой напередъ, другихъ процентовъ страхователь не уплачиваетъ, ибо при заключеніи страхованія никакой суммы отъ страховщика не получаетъ.

[2]) Или изъ фрахта, если бодмерея сдѣлана подъ фрахтъ.

ничего, если закладъ погибнетъ или иначе потеряетъ всякую цѣнность. Такимъ образомъ и въ бодмереѣ, построенной по германскому воззрѣнію, то же имѣется элементъ страхованія.

Бодмерея, какъ заемъ со стороны хозяина судна или отправителя груза, т. е. обыкновенно въ портѣ отправленія, теперь вышла изъ употребленія; въ новѣйшихъ кодексахъ объ ней даже не упоминается. Что касается бодмереи подъ закладъ судовъ, ее замѣнилъ залогъ (ипотека), съ отмѣткою о суммѣ залога въ реестрѣ порта приписки заложеннаго судна, что̀ даетъ возможность всѣмъ и каждому видѣть изъ реестра, въ какой мѣрѣ данное судно обремено установленными на него залогами [1]). Бодмерея подъ грузъ потеряла свое значеніе потому, что въ настоящее время есть другая форма кредита подъ грузъ,—чрезъ закладъ полученнаго на грузъ коноссамента.

Въ современныхъ законодательствахъ, а также въ Уставѣ Торгов., сохранился другой видъ бодмереи: къ займу подъ судно или подъ грузъ можетъ прибѣгнуть шкиперъ въ портѣ необходимости. Правда, и бодмерея этого вида потеряла свое значеніе по мѣрѣ развитія сѣти и быстроты сообщеній: все рѣже и рѣже становятся тѣ случаи, когда, за неимѣніемъ другихъ способовъ добыть нужную сумму денегъ, у шкипера остается крайнее средство—сдѣлать бодмерейный заемъ подъ судно или подъ грузъ [2]). Но прежде чѣмъ прибѣгнуть къ такому средству, шкиперъ прежде всего долженъ, путемъ официальной экспертизы [3]), установить свое положеніе необходимости, а также и размѣръ суммы, какая нужна для выхода изъ необходимости. Установленіе необходимости—существенное условіе дѣйствительности займа и лишь въ размѣрѣ назначенной экспертизой суммы.

По бодмерейному займу судно или грузъ, подъ который сдѣланъ заемъ, не оставляется у кредитора, какъ это имѣетъ

---

[1]) Франц. законъ о залогѣ судовъ 1885 года прямо отмѣнилъ бодмерею судовъ, какъ опасную для кредиторовъ по залогу.

[2]) Въ Англіи бодмерейные займы шкиперовъ подъ суда почти не встрѣчаются; что же касается займовъ подъ грузъ (respondentia), они совершенно исчезли. Телеграфъ убилъ тѣ и другіе.

[3]) За границей при участіи русскаго консула; ст. 68 Уст. Конс.

мѣсто вообще при закладѣ движимостей, [1]); но отправляется въ портъ своего назначенія, обремененный суммою и процентами сдѣланнаго подъ него займа. Шкиперъ выдаетъ кредитору такъ называемое *бодмерейное письмо*, въ которомъ обозначается сумма займа и условленныхъ процентовъ, предметъ бодмереи,—судно, или грузъ,—его количество и названіе, портъ назначенія, въ которомъ послѣдуетъ платежъ займа, а также описывается та необходимость, которая вызвала бодмерейный заемъ.

Бодмерейное письмо сродни векселю. Оно заключаетъ въ себѣ означеніе кредитора, т. е. кто въ правѣ получить долгъ по письму [2]); оно далѣе можетъ быть передаваемо по приказу, если передача не устранена особой оговоркой въ его текстѣ. Бодмерейное письмо можетъ быть выдано не въ одномъ, а въ нѣсколькихъ экземплярахъ послѣдовательной нумераціи (первый, второй и т. д.) съ оговоркой въ каждомъ экземплярѣ, что платежъ, произведенный по одному экземпляру его правильному держателю, погашаетъ письмо и въ остальныхъ экземплярахъ. На сходство съ векселемъ (простымъ) указываетъ и названіе бодмерейнаго займа—cambiu m maritimum.

Мѣсто платежа по бодмерейному займу—тотъ портъ назначенія, какой обозначенъ въ письмѣ, а срокъ платежа—время прибытія судна или груза въ тотъ же портъ. Мѣсто и время платежа измѣняются въ томъ случаѣ, если рейсъ будетъ прерванъ по необходимости: портъ, гдѣ прерванъ рейсъ, будетъ мѣстомъ, время перерыва рейса станетъ срокомъ платежа. Но безъ необходимости шкиперъ, заключившій бодмерейный заемъ подъ судно или грузъ, не въ правѣ ни измѣнять, ни удлинять или сокращать рейсъ.

Въ мѣстѣ платежа бодмерейное письмо должно быть предъявлено шкиперу прибывшаго судна, но платежъ производится лишь въ по истеченіи опредѣленнаго времени, установленнаго въ законѣ [3]). Очевидно, для предъявленія къ

---

[1]) ст. 1671 1 ч. Хт. Св. Зак. Бодмерейный заемъ шкипера допускается и подъ фрахтъ, но объ этомъ Уст. Торг. не упоминаетъ. Въ портѣ необходимости шкиперъ можетъ занять деньги подъ обыкновенный закладъ груза т. е. оставивъ у кредитора заложенный грузъ.

[2]) Письмо можетъ быть и на предъявителя.

[3]) Напримѣръ, 14 дней по прибытіи судна; Финл. Уст. § 128.

платежу письмо должно находиться въ мѣстѣ и во время платежа: его предъявитъ или означенный въ немъ получатель, или кто другой, кому оно передано, приказано по передаточной надписи или надписямъ. Въ случаѣ одновременнаго предъявленія бодмерейнаго письма къ платежу различными держателями отдѣльныхъ экземпляровъ, шкиперъ оставляетъ сумму займа и процентовъ на храненіе стороннему лицу или учрежденію. Права держателей на полученіе суммы шкипера не касаются, держатели могутъ согласиться между собою или обратиться къ суду.

Бодмерейный заемъ, въ его суммѣ и процентахъ, лежитъ обремененіемъ на суднѣ, или грузѣ, подъ который онъ выданъ. Поэтому держатель бодмерейнаго письма, которому оно принадлежитъ по его тексту или по передаточнымъ надписямъ, въ случаѣ неполученія платежа, имѣетъ право наложить арестъ на предметъ бодмереи и вообще искать удовлетвореніе въ томъ порядкѣ взысканій, какой дѣйствуетъ въ мѣстности, гдѣ кредиторъ осуществляетъ свое право. Отвѣтчикомъ по взысканію явится шкиперъ, но въ процессъ можетъ вступить собственникъ судна, или получитель заложеннаго груза, устранивши самого шкипера. Со стороны вступившаго въ дѣло новаго отвѣтчика взыскатель, т. е. кредиторъ по неоплаченному бодмерейному письму, можетъ встрѣтить возраженіе, что той надобности, на которую сдѣлана ссылка въ письмѣ, въ дѣйствительности не было, или же что размѣръ понадобившейся суммы преувеличенъ. Такое возраженіе имѣетъ силу противъ всякаго держателя бодмерейнаго письма, и если будетъ доказано, заемъ потеряетъ свойство бодмерейнаго, онъ превратится въ личный долгъ шкипера [1]).

Необходимость, оправдывающая бодмерейный заемъ со стороны шкипера, можетъ случиться не разъ въ теченіе одного и того же рейса. Прежде чѣмъ достигнуть порта назначенія, шкиперъ оказался въ необходимости въ различныхъ портахъ и такимъ образомъ подъ судно или грузъ были сдѣланы бодмерейные займы одинъ *послѣ* другого. По прибытіи въ портъ назначенія, судно или грузъ можетъ ока-

[1]) Вотъ почему учетъ бодмерейныхъ писемъ, выданныхъ шкиперами по необходимости, не представляетъ той безопасности, какъ учетъ векселей.

заться обремененнымъ по нѣсколькимъ бодмерейнымъ письмамъ, причемъ общая сумма всѣхъ этихъ обремененій не только исчерпываетъ, но, быть можетъ, далеко превышаетъ цѣнность предмета бодмереи. Кредиторы, т. е. держатели бодмерейныхъ писемъ, удовлетворяются послѣдовательно одинъ послѣ другого въ порядкѣ, обратномъ ихъ старшинству по времени: сначала послѣдній по времени (новѣйшій), за нимъ предпослѣдній и т. д., пока достаточна цѣнность судна или груза [1]). Но если необходимость бодмерейнаго займа повторилась въ одномъ и томъ же портѣ и вызвала нѣсколько займовъ, заключенныхъ въ этомъ же портѣ, такіе займы, какъ одновременные, не будутъ имѣть преимущества одинъ передъ другимъ.

По бодмерейному займу шкипера кредиторъ является заинтересованнымъ въ суднѣ или грузѣ постольку, поскольку на него переходитъ рискъ потерять полностью или въ части свое требованіе въ случаѣ гибели, порчи, или иного обезцѣненія, постигшаго предметъ бодмереи. То же будетъ и въ томъ случаѣ, если окажутся требованія другихъ кредиторовъ, которыя, по свойству ихъ основанія, имѣютъ преимущества передъ требованіемъ бодмерейнаго кредитора. [2]) На сумму займа бодмерейный кредиторъ денежно заинтересованъ въ цѣлости и неповрежденности того предмета,—судна, фрахта или груза, подъ который сдѣланъ заемъ. Бодмерейный кредиторъ можетъ по этому застраховать сумму займа, свои *бодмерейныя деньги*. Съ другой стороны, собственникъ судна, или груза, обремененнаго бодмерейнымъ займомъ, на сумму займа пересталъ быть заинтересованнымъ въ предметѣ бодмереи. Такое сокращеніе денежной заинтересованности имѣетъ значеніе для страхованія. Такъ, или собственникъ судна застраховалъ его въ полной стоимости; тогда полученная сумма вознагражденія пойдетъ на удовлетвореніе кредитора по бодмерейному займу, поскольку для такого удовлетворенія недостаточною окажется цѣнность судна или его остатковъ. Или-же, бодмерейный кредиторъ застраховалъ сумму своего займа, не имѣетъ, слѣдовательно, права

[1]) Кредиторы на залогу (ипотекѣ) судна во всякомъ случаѣ удовлетворяются лишь послѣ бодмерейныхъ кредиторовъ.

[2]) Напримѣръ, требованія по спасенію, по распредѣленію общей аваріи, требованія лицъ экипажа по расчету жалованья за послѣдній рейсъ.

на страховое вознагражденіе, полученное собственникомъ судна отъ своего страховщика; но въ такомъ случаѣ страховое вознагражденіе собственника судна должно быть соотвѣтственно сокращено на сумму бодмерейнаго займа; эта сумма представляетъ собою интересъ и рискъ не собственника судна, а бодмерейнаго кредитора [1]).

§ 10.

Аваріи вообще. Аваріи общія.

Выраженіе авaрія [2]) обозначаетъ собою прежде всего матеріальныя поврежденія, причиненныя судну или грузу вслѣдствіе непредвидѣнныхъ случайностей, какъ несчастій отъ морскихъ опасностей [3]). Затѣмъ, подъ аваріями разумѣются также и тѣ расходы, какіе вызваны непредвидѣнной случайностью, постигшею судно или грузъ. Различаются поэтому *аваріи-поврежденія* и *аваріи-расходы*.

Въ прежнее время, когда разные расходы въ портахъ не были опредѣлены по таксѣ, вообще подвергались постояннымъ измѣненіямъ въ ихъ поводахъ и въ размѣрѣ [4]), всѣ эти портовые сборы, при заходѣ въ порты и выходѣ изъ нихъ, имѣли характеръ неожиданныхъ случайностей. Вотъ почему въ старыхъ законодательствахъ портовые расходы составляли особую группу аварій—*аваріи малыя* (avaries menues). Аваріи этого рода, т. е. портовые сборы, распредѣлялись на судно и грузъ; одна доля относилась на счетъ владѣльца судна, другая же на счетъ хозяевъ груза. Въ настоящее время расходы по платежу портовыхъ сборовъ всецѣло ложатся на судно, т. е. относятся на счетъ его содержателя: портовые сборы покрываются изъ выручки фрахта. Вотъ почему эти малыя аваріи остаются едва ли не въ одномъ Уст.

---

[1]) Судно застраховано въ полной стоимости страховой суммы 100 т. руб.; затѣмъ шкиперъ занялъ подъ это судно 10 т. рублей. Интересъ собственника судна. сокращенъ на $^{10}/_{0}$ полной стоимости судна.

[2]) Avarie, Haverei, Average. Этимологическое происхожденіе этого слова не установлено точно.

[3]) Подъ аваріей въ смыслѣ поврежденія разумѣется здѣсь и погибель судна или груза.

[4]) Напр., лоцманская плата, огневые, маячные сборы, сборъ за причалъ судовъ, за буксированіе въ портѣ на мѣсто стоянки.

Торг. [1]); въ законодательствахъ болѣе новыхъ онѣ исчезли.

Причины аварій—морскія случайности, т. е. такія непредвидѣнныя событія, которыя постигаютъ судно или грузъ при началѣ, окончаніи, или въ продолженіи рейса [2]). Причинами могутъ быть: а) стихійныя событія, б) распоряженія (притѣсненія) властей, в) вина или небрежность шкипера, экипажа, постороннихъ лицъ, въ томъ числѣ и пассажировъ. Когда случайность имѣла мѣсто не въ портѣ, а въ продолженіи рейса, то, какъ уже сказано выше [3]), шкиперъ обязанъ, въ портѣ назначенія или же въ первомъ портѣ захода, заявить и совершить морской протестъ, а также вызвать осмотръ судна и освидѣтельствованіе груза надлежащими экспертами. Сама по себѣ всякая аварія въ своихъ убыточныхъ послѣдствіямъ непосредственно падаетъ на того, кому принадлежитъ потерпѣвшій аварію предметъ. Если причина аваріи не стихійнаго свойства, то потерпѣвшій убытки отъ аваріи можетъ имѣть право на возмѣщеніе убытковъ или отъ правительства той власти, которая своимъ распоряженіемъ причинила аварію, или же въ правѣ возмѣстить свои убытки съ виновника аваріи. Наконецъ, убытки отъ аваріи могутъ быть возмѣщены и со страховщика, если причина аваріи входитъ въ кругъ опасностей, покрытый договоромъ страхованія.

Аваріи, которыя причиняютъ убытокъ лишь собственнику потерпѣвшаго аварію предмета и никого другого не задѣваютъ, называются *простыми* или *частными*. Онѣ просты, потому что не вызываютъ никакихъ сложныхъ разсчетовъ; онѣ частны, потому что не касаются никого другого, кромѣ собственника поврежденнаго предмета.

Иное дѣло аваріи *большія* или *общія*. [4]) Особенность этихъ аварій не въ свойствѣ причинъ, а въ томъ, что: а) въ данномъ

[1]) Ст. 392 и 393.

[2]) Уст. Торг. ст. 394—418; ср. ст. 539. Нѣмецкій кодексъ § 700—733; Финл. Уст. 133—153 Іоркъ-Антверпенскія правила 1890 года. Правила Ллойда у Arnould, II, Appenndix E. Уст. СПБ. Биржи § 180—198.

[3]) Стр. 211.

[4]) Выраженіе: большія аваріи, не значитъ непремѣнно, что убытки отъ аварій этого рода по степени, по размѣру ихъ убыточности всегда превышаютъ убытки, происходящіе отъ аварій частныхъ или простыхъ. Выраженіе: большая аварія,—невѣрный переводъ французскаго avarie grosse, т. е. en gros—сообща, вмѣстѣ, въ складчину.

случаѣ морская случайность угрожаетъ опасностью судну, грузу и находящимся на суднѣ людямъ, б) для избѣжанія угрожающей опасности шкиперъ жертвуетъ судномъ или грузомъ въ большей или меньшей степени.

Такимъ образомъ, въ понятіе общей аваріи входятъ слѣдующіе признаки: а) опасность, угрожающая судну и грузу б) распоряженіе шкипера пожертвовать судномъ или грузомъ для избѣжанія общей опасности; в) успѣшность такой мѣры, принятой шкиперомъ: жертва принесена не напрасно,— цѣль достигнута. Когда случайность не угрожаетъ опасностью для судна и груза и тѣмъ не менѣе шкиперъ пожертвовалъ тѣмъ или другимъ,—это будетъ случай не общей, а частной аваріи, происшедшей по винѣ шкипера [1]).

Жертва, какъ мѣра со стороны шкипера, можетъ быть: а) поврежденіе судна въ его корпусѣ или въ принадлежностяхъ, истребленіе предметовъ снаряженія; б) истребленіе большей или меньшей части груза съ цѣлью спасенія судна и остального груза. Наконецъ, принятая шкиперомъ мѣра должна оказаться успѣшной; въ противномъ случаѣ, если жертва оказалась безполезной, будетъ случай не общей, а частной аваріи.

Въ Уставѣ Торговомъ, какъ и въ другихъ законодательствахъ, выставлены отдѣльные, наиболѣе частые случаи, какъ примѣры общихъ аварій, но они далеко не исчерпаны всѣ [2]). Разногласіе въ кодексахъ, въ литературѣ и въ судебной практикѣ происходитъ между прочимъ отъ неопредѣленности границъ между аваріями частными и общими, а также отъ подведенія подъ правила общей аваріи такихъ расходовъ, которые не имѣютъ указанныхъ выше признаковъ общей аваріи [3]). Спорны также и противорѣчивы рѣшенія по вопросамъ, какіе изъ расходовъ, имѣвшихъ мѣсто послѣ общей аваріи, должны быть поставлены въ причинную съ нею связь, т. е. должны тоже признаваться за аварію общую.

Типическій и наиболѣе частый случай общей аваріи,

---

[1]) Была или нѣтъ такая опасность въ данномъ случаѣ, это quaestio facti, подлежащая разрѣшенію на основаніи экспертизы техниковъ морского дѣла.

[2]) Не исчерпываетъ всѣхъ случаевъ и то по исчисленіе, какое дано въ ст. 397 Уст. Торг. Ср. Нѣм. Код., §§ 700 и 706; Финл. Уст. § 133.

[3]) Наприм. расходы, предусмотрѣнные въ ст. 345 и 418 Уст., Торг.

извѣстный уже римскому праву, — выбрасываніе, киданіе (jactus) части груза за бортъ. Цѣль такой мѣры—облегчить судно, сѣвшее на мель, преслѣдуемое каперомъ или крейсеромъ, неспособное дойти съ полнымъ грузомъ до ближайшаго порта. Выброшенный грузъ пожертванъ, по распоряженію шкипера, для спасенія какъ судна, такъ и оставшагося на немъ остального груза. Если мѣра оказалась успѣшной и цѣль достигнута, убыточность мѣры, т. е. цѣнность выброшеннаго груза, должна лечь на судно, на спасенный фрахтъ и на остальной грузъ, т. е. должна быть *разложена*, какъ аварія общая. Иначе будетъ въ томъ случаѣ, если грузъ выброшенъ за бортъ, потому, что онъ отдѣльно подвергся случайности и какъ уже потерпѣвшій аварію частную, выброшенъ въ предупрежденіе поврежденія судна или остального груза [1]).

Подъ аварію общую подойдутъ также тѣ поврежденія, какія произведены по распоряженію шкипера съ цѣлью пріостановить начавшійся на суднѣ пожаръ. Чтобы потушить огонь въ трюмѣ, туда пущена вода; поврежденіе, причиненное при этомъ судну и грузу, который еще не загорѣлся, будетъ тоже аваріей общей. Точно также будетъ общая аварія, когда срублена здоровая мачта или пожертвована другая принадлежность судна.

Общая аварія будетъ также въ томъ случаѣ, когда при оказавшомся недостаткѣ топлива на пароходѣ, для отопленія будетъ израсходована часть груза, и благодаря такой мѣрѣ спасены отъ общей опасности судно и остальной грузъ.

Одна изъ мѣръ, принимаемыхъ для избѣжанія угрожающей опасности—посадка судна на мель съ цѣлью предупредить его крушеніе, избѣжать опасныхъ теченій, или укрыться отъ догоняющаго капера и крейсера. Посадка на мель можетъ причинить поврежденіе судна и затѣмъ вызвать расходы по снятію его съ мели: поврежденія и расходы составятъ аварію общую [2]). Поврежденія и расходы по снятію судна съ мели подойдутъ подъ общую аварію и

[1]) Напримѣръ: хлопокъ, загорѣвшійся отъ самовозгоранія или отъ другой причины, выброшенъ за бортъ въ предупрежденіе дальнѣйшаго распространенія огня.

[2]) Въ поврежденіе и въ расходы по снятію съ мели будутъ включены также и тѣ поврежденія и расходы, которые вызваны усиленной для этого работой машинъ парохода и затратой угля.

въ томъ случаѣ, если судно сѣло на мель случайно, а не по распоряженію шкипера; но поврежденія судна и груза, происшедшія отъ случайной посадки на мель, будутъ аваріями частными для судна и груза. При посадкѣ судна на мель, какъ и въ другихъ случаяхъ, часть груза можетъ быть снята съ судна и помѣщена на подвозныя лодки, лихтеры; расходъ по снятію груза и найму лодокъ составитъ аварію общую. Смѣщенный на лодки грузъ можетъ также погибнуть, или повредиться; это поврежденіе смѣщеннаго груза тоже аварія общая какъ для судна, такъ и для оставленнаго на немъ груза. Наоборотъ, убытокъ отъ поврежденій, причиненныхъ судну или оставшемуся на немъ грузу, не касаются груза, уже снятаго на лихтера,—для этого груза аварія не будетъ общею.

Еще одинъ случай общей аваріи—тѣ поврежденія, которыя причинены судну или грузу при нападеніи непріятеля. Если шкиперъ рѣшилъ защищаться, то поврежденія судна и груза, причиненныя при защитѣ, истребленіе и порча средствъ защиты, а также расходы на вознагражденіе лицъ экипажа, на лѣченіе получившихъ раны и увѣчія, на выдачу вознагражденія наслѣдникамъ потерявшихъ жизнь,—всѣ эти убытки составятъ аварію общую. Точно также общей аваріей будетъ и тотъ выкупъ, за который, по соглашенію со шкиперомъ, непріятель отпустилъ задержанное судно. Все это, впрочемъ, лишь въ томъ случаѣ, если судну и грузу угрожала общая опасность [1]). Но не будетъ общей аваріи, если, задержавши судно, непріятель захватилъ тотъ или другой предметъ по своему выбору, и затѣмъ отпустилъ судно: захватъ, т. е. потеря захваченнаго предмета, будетъ аварія частная,—убытокъ отъ этой аваріи касается лишь того, кому принадлежалъ захваченный предметъ.

Заходъ и остановка въ портѣ необходимости сопряжены съ расходами, которые являются также аваріями; такія аваріи тоже могутъ быть частныя и общія. Въ случаяхъ этой группы различеніе аварій частныхъ отъ общихъ представляется наиболѣе затруднительнымъ и спорнымъ; оно проводится болѣе или менѣе произвольно. Руководящимъ здѣсь можетъ

---

[1]) Опасность отъ нападенія, угрожающая судну, не угрожаетъ находящемуся на немъ нейтральному грузу, по правилу: le pavillon ne couvre pas la cargaison.

быть такое начало: когда заходъ въ портъ необходимости былъ рѣшенъ шкиперомъ и приведенъ въ исполненіе, какъ неизбѣжная мѣра безопасности для судна и груза, расходы, связанные съ заходомъ, составляютъ аварію общую. При этомъ безразлично, будетъ ли заходъ въ портъ необходимости самостоятельной мѣрой безопасности, или же является лишь послѣдствіемъ предшествующей аваріи, все равно частной или общей. Такъ, судно заходитъ въ портъ, чтобы укрыться отъ бури или избѣжать захвата со стороны крейсера; заходъ имѣетъ цѣлью избѣжать опасности, угрожающей судну и грузу. Но послѣ намѣренной или случайной посадки на мель, снятое судно заходитъ въ портъ для починки поврежденій, съ которыми оно не могло бы продолжать своего рейса. Въ послѣднемъ случаѣ заходъ въ портъ и связанные съ заходомъ расходы являются лишь продолженіемъ уже причиненной аваріи.

Аварію по заходу въ портъ необходимости составятъ: а) издержки входа, какъ то: разные портовые сборы, лоцманская плата, плата за буксированіе; б) издержки, связанныя съ пребываніемъ судна въ портѣ, главнымъ образомъ издержки по содержанію экипажа и пассажировъ; в) издержки по снятію груза съ судна, если выгрузка необходима по свойству груза, или для предпринимаемой здѣсь же починки судна; [1]) г) издержки по храненію груза и по обратному помѣщенію на судно предъ выходомъ судна изъ порта необходимости. Но что касается расходовъ по починкѣ судна, если таковая произведена, эти издержки, а равно издержки по оснащенію и снаряженію судна, будутъ аваріями общими или частными въ зависимости отъ того, какова та авария, которая вызвала заходъ въ портъ необходимости,—общая ли или частная.

Наконецъ, къ общимъ аваріямъ относятся и всѣ тѣ расходы, которые связаны: а) съ приведеніемъ въ извѣстность аваріи; [2]) б) съ опредѣленіемъ ихъ общаго или частнаго

---

[1]) Можетъ случиться, что въ портѣ захода по необходимости не имѣется надлежащихъ приспособленій для починки: нѣтъ доковъ, нужныхъ матеріаловъ, надлежащихъ техниковъ и рабочихъ. Судно придется отвести въ ближайшій портъ, гдѣ могутъ быть выполнены работы по починкѣ. Издержки по отводу судна войдутъ въ расходы по аваріи.

[2]) Таковы расходы по осмотру и освидѣтельствованію судна и груза экспертами.

характера и съ разсчетомъ по распредѣленію аварій общихъ,—короче, всѣ расходы по составленію диспаши.

Въ продолженіе рейса аваріи могутъ случиться неоднократно. Повтореніе аварій одного рода,—только частныхъ, или только общихъ,—не привноситъ никакихъ особенностей и осложненій. Но можетъ быть иначе: послѣ аваріи общей слѣдуетъ аварія частная, и наоборотъ,—послѣ частной слѣдуетъ общая. При составленіи диспаши, всѣ послѣдовательныя аваріи одного рода относительно причиненныхъ ими убытковъ объединяются въ одну: всѣ частныя аваріи—въ одну частную, всѣ общія—въ одну общую. Но при этомъ предшествовавшая аварія общая не принимается въ разсчетъ, если поврежденіе, причиненное судну или грузу въ видѣ этой аваріи, неизбѣжно имѣло бы мѣсто въ видѣ позднѣйшей аваріи частной [1]).

Общая аварія судна и груза имѣетъ мѣсто лишь до тѣхъ поръ, пока судно и грузъ объединены въ смыслѣ общности для нихъ однѣхъ и тѣхъ же опасностей. Потому, когда общность опасностей еще не началась или послѣ того, какъ она уже прекратилась, а также, когда судно и грузъ разъединены, аваріи могутъ быть только частныя для судна или частныя для груза [2]).

Наконецъ, поврежденія, причиненныя судну или грузу по распоряженію шкипера, для избѣжанія общей опасности, теряютъ характеръ общей аваріи, если тѣмъ не менѣе опасность разразилась и жертва оказалась безполезной [3]).

---

[1]) Такъ, часть груза, напр., бочки съ сахаромъ, была выброшена за бортъ для облегченія судна. Но потомъ, вслѣдствіе образовавшейся течи въ трюмѣ, весь остальной грузъ сахара оказался негоднымъ отъ подмочки.

[2]) Общность опасности еще не началась, когда грузъ пока лишь подвозится къ борту судна для нагрузки,—находится на лихтерахъ. Временно опасности перестали быть общими, когда въ портѣ необходимости грузъ снятъ съ судна и до починки послѣдняго находится на берегу.

[3]) Несмотря на усиленную работу машины и затрату угля, тѣмъ не менѣе сѣвшее на мель судно потерпѣло крушеніе; безполезнымъ оказалось киданіе груза за бортъ, и т. п.

§ 11.

Распредѣленіе общихъ аварій. Диспаша.

Поврежденія и расходы, имѣющіе признаки общей аваріи, подлежатъ распредѣленію въ смыслѣ разложенія общей суммы убытковъ на судно, фрахтъ и грузъ. Распредѣленіе должно быть пропорціонально, т. е. соразмѣрно той цѣнности, въ какой судно, фрахтъ и грузъ сохранены вслѣдствіе общей аваріи. Для распредѣленія общей аваріи образуются двѣ аварійныхъ массы: *активная* и *пассивная*. Активную массу составляетъ сумма убытковъ отъ поврежденій и расходы, подлежащіе возмѣщенію чрезъ разложеніе; пассивную массу составляетъ сумма сохраненныхъ цѣнностей, изъ которой должна быть покрыта активная масса.

Для активной массы оставляются безъ вниманія: а) грузъ, помѣщенный на палубѣ, если таковой поврежденъ, истребленъ, или выброшенъ за бортъ; [1]) б) предметы, помѣщенные на судно въ качествѣ груза, безъ вѣдома шкипера; в) драгоцѣнности, не объявленныя и не сданныя шкиперу. Поврежденія всѣхъ этихъ предметовъ, въ чемъ бы они ни состояли, не входятъ въ составъ активной массы.

Убытки отъ поврежденій судна опредѣляются двояко: а) чрезъ опредѣленіе размѣра, въ которомъ обезцѣнилось судно отъ поврежденія, или б) чрезъ опредѣленіе той суммы, въ которую можетъ обойтись исправленіе поврежденія. Для опредѣленія суммы, на которую обезцѣнилось судно, принимается во вниманіе та цѣна, какую оно имѣло до поврежденія [2]). Для опредѣленія стоимости исправленій принимается во вниманіе цѣна исправленія въ томъ портѣ, гдѣ производится оцѣнка. Опредѣленіе суммы вознагражденія производится при участіи подлежащихъ экспертовъ [3]); причемъ, назначенная экспертами сумма расходовъ по исправленію имѣетъ значеніе лишь предѣльнаго максимума.

---

[1]) Цѣнность палубнаго груза, выброшеннаго или иначе поврежденнаго, не входитъ въ составъ активной массы даже и въ томъ случаѣ, если онъ помѣщенъ на палубу вопреки условіямъ договора зафрахтовки. Палубный грузъ подвергаетъ опасности судно и остальной грузъ уже потому, что затрудняетъ манипуляціи экипажа

[2]) Точнѣе,—имѣло въ портѣ, изъ котораго судно совершаетъ свои рейсы. Иначе постановлено въ ст. 416 Уст. Торг

[3]) Ср. ст. 66 и 67 Уст. Конс.

Когда убытки отъ поврежденій, причиненныхъ судну, опредѣляются по стоимости исправленія, изъ этой суммы дѣлаются нѣкоторые вычеты [1]). Исправленіе судна будетъ его улучшеніемъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда части корпуса или принадлежностей, болѣе или менѣе изношенныя, замѣняются новыми. Потому, изъ общей оцѣнки поврежденій вычитается та сумма, на которую, послѣ произведеннаго исправленія, судно улучшится въ смыслѣ увеличенія его цѣнности сравнительно съ тою, какую оно имѣло до аваріи. Эта разность между „старымъ и новымъ" подробно регулирована между прочимъ въ Іоркъ-Антверпенскихъ правилахъ [2]). Вычетъ разности между новымъ и старымъ зависитъ прежде всего отъ возраста исправленнаго судна, а также отъ прочности матеріала, изъ котораго оно построено: стальное, деревянное или смѣшанное. Другой вычетъ—цѣна тѣхъ старыхъ матеріаловъ, которые остаются отъ замѣны ихъ матеріалами новыми. Въ активную массу вносится лишь та сумма издержекъ по исправленію, какая остается за исключеніемъ разности между старымъ и новымъ и за вычетомъ цѣны старыхъ матеріаловъ [3]).

Поврежденія груза опредѣляются по той цѣнѣ, какую однородные товары имѣютъ въ портѣ назначенія испорченнаго груза въ то время, когда этотъ грузъ въ испорченномъ видѣ будетъ туда доставленъ, или могъ бы быть доставленъ, если бы не былъ истребленъ. Но изъ цѣны, опредѣленной такимъ образомъ, исключаются тѣ расходы, которые имѣли бы мѣсто по этому грузу въ его портѣ назначенія. Таковы прежде всего таможенныя пошлины и расходы по выгрузкѣ. Цѣна испорченнаго груза опредѣляется чрезъ публичную продажу.

Предположимъ теперь, что аварія судна опредѣлена въ $\frac{10}{т.}$ рублей; аварія груза въ различныхъ его частяхъ опредѣлена въ общей суммѣ тоже въ $\frac{10}{т.}$ рублей. Итого—общая сумма

---

[1]) Ср. ст. 564, 572 Уст. Торг.

[2]) Rule 13.

[3]) До аваріи судно стоило 90 т., аварія обезцѣнила его на 85 т., по исправленіи судно стоитъ 100 т., старая обшивка, замѣненная новою, стоитъ 1000 руб., убытокъ отъ поврежденія судна составляетъ слѣдовательно всего 4000 рублей.

активной массы будетъ $\frac{20}{т.}$ рублей; въ этой суммѣ она подлежитъ возмѣщенію изъ пассивной массы.

Пассивную массу составятъ: а) цѣнность судна, какую оно имѣетъ послѣ аваріи; б) цѣнность сохраненнаго груза, опредѣленная вышеуказаннымъ порядкомъ, но за вычетомъ не только таможенныхъ пошлинъ и расходовъ по выгрузкѣ на мѣстѣ назначенія, но также и суммы фрахта, подлежащей платежу при сдачѣ груза, в) фрахтъ, поскольку онъ сохраненъ вслѣдствіе общей аваріи, но за вычетомъ тѣхъ расходовъ, которые предстоятъ впереди до окончанія рейса. Въ пассивную массу включаются также и тѣ предметы, которые, какъ сказано выше, оставляются въ сторонѣ при образованіи активной массы. Не включаются: а) вещи шкипера и лицъ экипажа, составляющія предметъ ихъ личнаго употребленія, б) провизія, в) ручной багажъ пассажировъ, а тѣмъ болѣе вещи, находящіяся на пассажирѣ.

Предположимъ теперь, что общая сумма пассивной массы такова: судно $\frac{100}{т.}$ рубл., фрахтъ $\frac{5}{т.}$ руб., грузъ и другія составныя части $\frac{95}{т.}$ руб. Отношеніе между активной и пассивной массой будетъ $\frac{20}{т.}$: $\frac{200}{т.}$, т. е. 10 : 100, или 10%. Иными словами: пассивная масса должна отдать 10% цѣнности на удовлетвореніе активной массы: судно $\frac{10}{т.}$ руб., фрахтъ 500 руб., грузъ и прочее $\frac{9^1/_2}{т.}$ руб.

Но такое распредѣленіе не совсѣмъ правильно въ смыслѣ соразмѣрности участія въ убыткахъ всѣхъ заинтересованныхъ. Такъ, владѣлецъ груза, выброшеннаго за бортъ, получилъ бы изъ пассивной массы полную цѣнность своего груза, тогда какъ владѣлецъ груза, сохраненнаго благодаря общей аваріи, терялъ бы на своемъ грузѣ 10% его цѣнности на удовлетвореніе владѣльца выброшеннаго груза; начало соразмѣрности распредѣленія было бы нарушено. Потому, въ видѣ корректива такой неправильности, примѣняется такой пріемъ: всѣ статьи активной массы включаются и въ массу пассивную. Приведенный выше примѣръ видоизмѣняется такъ. Активная масса: $\frac{10}{т.} + \frac{10}{т.} = \frac{20}{т.}$; пассивная масса: $\frac{100}{т.} + \frac{5}{т.} + \frac{95}{т.} + \frac{10}{т.} + \frac{10}{т.} = \frac{220}{т.}$ Отношеніе активной массы къ

пассивной будетъ какъ 20 : 220, т. е. 9.09, или, для округленія, 9%. Такимъ образомъ въ окончательномъ разсчетѣ пассивная масса отдаетъ на удовлетвореніе активной лишь 9% своей цѣнности, т. е. не $\frac{20}{т.}$, а $\frac{18}{т.}$, остальныя $\frac{2}{т.}$ упадутъ на участниковъ активной массы. Слѣдовательно, общая аварія упадетъ и на участниковъ активной массы въ той-же соразмѣрности, какъ она падаетъ на участниковъ массы пассивной, т. е. въ 10% общей суммы убытковъ, причиненныхъ общей аваріей.

Что касается груза, истребленнаго аваріей, подлежащаго возмѣщенію изъ пассивной массы, онъ приравнивается къ сохраненному грузу въ томъ отношеніи, что изъ суммы причитающагося на него возмѣщенія, вычитается фрахтъ, все равно какъ если бы грузъ былъ доставленъ.

Та сумма возмѣщенія убытковъ общей аваріи, какая причитается изъ пассивной массы, составляетъ долгъ, который лежитъ обремененіемъ на суднѣ, фрахтѣ и грузѣ.

Долгъ имѣетъ преимущество предъ всякими другими долгами-обремененіями, которые возникли раньше. Но съ другой стороны, онъ можетъ быть удовлетворенъ лишь изъ цѣнности того предмета, на которомъ онъ лежитъ обремененіемъ. Иными словами: должники „аварійныхъ денегъ“ отвѣчаютъ лишь предѣльно, т. е. лишь въ размѣрѣ цѣнности обремененнаго долгомъ предмета и подъ условіемъ, что этотъ предметъ существуетъ [1]),

Распредѣленіе общихъ аварій происходитъ черезъ составленіе особаго акта, такъ называемой *диспаши*. Для составленія диспашъ существуютъ особые спеціалисты съ официальнымъ характеромъ—диспашеры, у насъ разновидность биржевыхъ маклеровъ [2]). Составленію диспаши предшествуетъ морской протестъ, слѣдовательно диспаша составляется тамъ, гдѣ заявленъ морской протестъ и произведена оцѣнка поврежденій судна и груза. Диспаша составляется и затѣмъ имѣетъ силу по законамъ и обычаямъ мѣстности ея составленія [3]). Общее правило однако таково, что диспаша,

[1]) Финл. уст. § 148; нѣм. кодексъ: § 725.

[2]) Уст. С.-Петерб. биржи, ст. 180 - 198.

[3]) Въ договорахъ фрахтовки и страхованія нерѣдко включается условіе, что аваріи должны быть опредѣляемы по инымъ правиламъ — Іоркъ-Антверпенскимъ или по правиламъ Ллойда, все равно, гдѣ бы ни происходило составленіе диспаши.

правильно составленная, имѣетъ обязательную силу не только для участниковъ аварійныхъ разсчетовъ, но и для третьихъ лицъ, прежде всего для страховщиковъ [1]). Въ диспашѣ опредѣляется: а) свойство аварій въ смыслѣ раздѣленія аварій общихъ и частныхъ, если тѣ и другія имѣли мѣсто,—классификація аварій; б) составныя части активной массы съ ихъ оцѣнкою и съ объясненіемъ оцѣнки; в) составныя части пассивной массы съ указаніемъ тѣхъ же данныхъ, какъ и для массы активной. Затѣмъ выводится процентное отношеніе между массою активною и пассивною, откуда само собою опредѣляется возмѣщеніе, какое причитается на отдѣльныя статьи активной массы, и сумма, на которую въ возмѣщеніи участвуютъ отдѣльныя статьи пассивной массы.

Такимъ образомъ, диспаша устанавливаетъ съ одной стороны требованія по активной массѣ, съ другой — долги по массѣ пассивной. Разсчеты между кредиторами и должниками этихъ требованій и долговъ производятся не прямо между ними, а чрезъ шкипера. Онъ собираетъ аварійныя деньги съ получателей груза, т. е. выдаетъ грузъ получателю со взысканіемъ той суммы, какая причитается на выдаваемый грузъ по участію въ возмѣщеніи аваріи, и потому въ правѣ удержать грузъ до уплаты аварійнаго долга. Съ другой стороны, кредиторы аварійныхъ требованій имѣютъ дѣло только со шкиперомъ, онъ отвѣчаетъ передъ ними за удовлетвореніе ихъ требованій.

Въ роли исполнителя диспаши, шкипера замѣняетъ хозяинъ судна или его представитель, если тотъ или другой находится въ мѣстности, гдѣ производятся разсчеты. Удержаніе аварійныхъ денегъ съ получателя груза можетъ быть также возложено на таможню, если грузъ поступилъ въ ея вѣдѣніе [2]). Разсчеты по аваріямъ затрудняются тѣмъ обстоятельствомъ, что составленіе диспаши требуетъ времени; оно продолжается недѣли, иногда и мѣсяцы. Тѣмъ не менѣе грузы, на которыхъ лежатъ аварійные долги, выдаются ихъ получателямъ подъ обезпеченіе въ такомъ или въ иномъ видѣ или даже подъ простое обязательство получателя упла-

[1]) Уст. С.-Петерб. биржи, ст. 186: „диспаши имѣютъ полную вѣру внутри и внѣ государства и обязательную силу для участниковъ въ аваріи".

[2]) Ст. 415 уст. торг.

тить сумму аварійнаго долга, какая причтется по диспашѣ. Обязательство называется *аварійной роспиской*.

Какъ уже сказано, диспаша имѣетъ силу не только для тѣхъ, для кого она установила требованія и долги по аваріи, но и противъ третьихъ лицъ, въ томъ числѣ и противъ страховщиковъ. Но установленные въ диспашѣ разсчеты могутъ однако измѣниться. Такъ будетъ въ томъ случаѣ, если грузъ, выброшенный за бортъ, спасенъ: цѣнность спасеннаго груза, за вычетомъ вознагражденія за спасеніе, должна измѣнить соотношеніе между активной и пассивной массой. Если диспаша еще не исполнена, обрѣтеніе спасеннаго груза вызоветъ соотвѣтственное измѣненіе въ диспашѣ; если же диспаша уже исполнена, тогда понадобятся исправленія произведенныхъ разсчетовъ по аваріи.

Различіе между аваріями общими и частными имѣетъ значеніе и для страхованія, но лишь въ томъ отношеніи, что къ страховщику, уплатившему вознагражденіе за аварію общую, переходитъ право требованія, какое установлено въ диспашѣ и принадлежало участнику въ аваріи, получившему вознагражденіе отъ страховщика.

---

§ 12.

Столкновеніе судовъ. Помощь и спасеніе.

Поврежденіе морскихъ судовъ и какъ слѣдствіе его поврежденіе людей и груза часто происходитъ по причинѣ столкновенія судовъ [1]). Въ прежнее время, при парусномъ судоходствѣ, столкновенія были не такъ часты и не представляли такой опасности, какъ теперь. Они происходили по преимуществу въ портовыхъ водахъ; благодаря размѣрамъ и медленному ходу тогдашнихъ судовъ, удары столкновеній не были опасны по ихъ разрушительности. Столкновенія пароходовъ очень часты и въ открытомъ морѣ. Сталкиваются суда, когда идутъ въ противоположномъ направленіи, *на встрѣчу* одно другому; или идутъ въ томъ же направленіи — одно слѣдуетъ за другимъ или одно *обгоняетъ* другое. Въ томъ и другомъ случаѣ столкновеніе тѣмъ вѣроятнѣе, что

---

[1]) Уст. торг. ст. 478—537; нѣмецкій кодексъ § 734—753; уст. финл. § 154—170.

пароходы идутъ не по вѣтру, а по компасу. Столкновенія, конечно, часты и въ портовыхъ водахъ, хотя не представляютъ такихъ опасностей для людей и грузовъ, какъ въ открытомъ морѣ.

Морская практика выработала цѣлый рядъ техническихъ правилъ, направленныхъ къ предупрежденію столкновеній; но разнообразіе этихъ правилъ, не одинаковыхъ въ различныхъ странахъ, недостаточно обезпечивало безопасность въ открытыхъ моряхъ и въ портахъ. Поэтому особая международная конференція въ 1889 г. въ Вашингтонѣ выработала и предложила всѣмъ государствамъ проектъ правилъ, которыя дѣйствуютъ и въ Россіи съ 1897 г. [1]). Постольку пока достигнуто объединеніе морского права. Кромѣ этихъ правилъ, въ портахъ отдѣльныхъ государствъ дополнительно дѣйствуютъ мѣстныя правила, издаваемыя государственною властью отдѣльныхъ странъ или въ видѣ постановленій для отдѣльныхъ портовъ [2]).

Правила о предупрежденіи столкновеній заключаютъ въ себѣ техническія предписанія двоякаго рода: относительно сигналовъ (звуковыхъ и огневыхъ) и относительно маневровъ. Отвѣтственность за исполненіе тѣхъ или другихъ предписаній лежитъ на отвѣтственности шкиперовъ въ томъ смыслѣ, что шкиперъ, имѣвшій на своемъ суднѣ всѣ предписанные сигналы и правильно выполнившій всѣ маневры, предполагается невиновнымъ въ столкновеніи, которое тѣмъ не менѣе произошло. Но это лишь предположеніе; въ данномъ случаѣ шкиперъ, исполнившій всѣ правила, тѣмъ не менѣе можетъ оказаться виновнымъ, если будетъ доказано, что по особенностямъ случая требовалось отступленіе отъ предписанныхъ правилъ [3]). Наоборотъ, шкиперъ, не исполнившій тѣхъ же правилъ, предполагается виновнымъ, если не будетъ доказано, что въ данномъ случаѣ отступленіе отъ того или другого правила по особенностямъ случая было необходимо.

Послѣ каждаго столкновенія возникаетъ вопросъ, на кого падаютъ убытки, происшедшіе отъ столкновенія [4]). Поврежъ-

---

[1]) Правила замѣнили собою ст. 421—446 уст. торг.

[2]) § 30 Вашингтонскихъ правилъ.

[3]) Тамъ-же, §§ 27 и 29.

[4]) Въ этомъ отношеніи столкновеніе судовъ имѣетъ сходство съ аваріями. Въ уст. торг., ст. 891, 419 и 420, столкновеніе опредѣляется какъ четвертый родъ аварій—аваріи взаимнаго вреда.

денія могутъ быть причинены одному изъ столкнувшихся судовъ или же и другому; столкновеніе двухъ судовъ могло отразиться и на другія,—въ столкновеніи участвовали не два, а болѣе судовъ. По общему порядку, шкипера столкнувшихся судовъ заявляютъ морскіе протесты, каждый въ портѣ назначенія своего судна или въ ближайшемъ портѣ захода, слѣдовательно, нерѣдко въ различныхъ портахъ. Каждый поэтому различно описываетъ въ своемъ протестѣ тѣ обстоятельства, при которыхъ произошло столкновеніе; подтверждающіе протестъ свидѣтели, — лица экипажа, иногда и лоцманъ,—болѣе или менѣе не разнорѣчатъ съ протестомъ шкипера. Сплошь и рядомъ при этомъ бываетъ, что по протесту одного шкипера причина столкновенія одна, а по протесту другого — иная, каждый старается оправдать себя и обвинить другого. Тѣмъ менѣе можно полагаться на протесты шкиперовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда одно изъ столкнувшихся судовъ пошло ко дну со всѣмъ личнымъ составомъ. Тогда морской протестъ одного шкипера не можетъ быть провѣренъ по даннымъ, изложеннымъ въ протестѣ другого шкипера. Въ виду всего сказаннаго понятно, почему такъ часты судебные процессы изъ за столкновенія судовъ и почему въ этихъ дѣлахъ преобладающее значеніе принадлежитъ не юристамъ — судьямъ, а экспертамъ—техникамъ.

Отвѣтственность за вредъ и убытки, причиненные столкновеніемъ судну, предполагаетъ собою вину [1]); нѣтъ вины, или таковая не доказана, нѣтъ и отвѣтственности. Изъ этого общаго начала вытекаютъ такія положенія: а) Когда столкновеніе произошло по винѣ шкипера одного изъ столкнувшихся судовъ, за поврежденіе, причиненное другому судну; отвѣчаетъ виновный шкиперъ; онъ же передъ своимъ хозяиномъ отвѣчаетъ и за поврежденія, причиненныя его судну; кромѣ того, шкиперъ отвѣчаетъ и за поврежденія груза, помѣщеннаго на столкнувшихся судахъ. б) Когда столкновеніе произошло по винѣ не одного, а обоихъ шкиперовъ, предполагая, что столкнулись только два суда, они оба отвѣчаютъ; но затрудненіе заключается въ томъ, въ какой мѣрѣ отвѣчаетъ одинъ и другой, когда повреждены оба судна; поврежденъ, быть можетъ, и грузъ, помѣщенный на од-

[1]) Ст. 684 I ч. X т. Св. Законовъ.

номъ или на обоихъ судахъ. Совокупная сумма всѣхъ этихъ поврежденій выражаетъ собою количество тѣхъ убытковъ, которые произошли по винѣ обоихъ шкиперовъ. Отвѣтственность между шкиперами можно распредѣлить различно: или поровну, или соразмѣрно цѣнѣ судовъ [1]), или, наконецъ, уравновѣсить вину одного и другого, т. е. такъ, что каждый шкиперъ отвѣчаетъ своему хозяину за поврежденіе судна, а равно отвѣчаетъ и за грузъ, помѣщенный на этомъ суднѣ. Наконецъ еще одинъ способъ выйти изъ затрудненія,—предоставить разрѣшеніе въ каждомъ данномъ случаѣ усмотрѣнію суда, причемъ судъ въ правѣ, при распредѣленіи отвѣтственности, принимать во вниманіе большую или меньшую степень вины того или другого шкипера. в) Когда столкновеніе произошло по неизбѣжному случаю, вопросъ объ отвѣтственности самъ собою упраздняется: поврежденіе одного или обоихъ судовъ является случайностью, за которую никто ни предъ кѣмъ не отвѣчаетъ [2]). Кромѣ приведенныхъ сейчасъ случаевъ поврежденій по винѣ шкиперовъ или по неизбѣжному случаю, старыя законодательства знали [3]) столкновенія, невыясненныя въ ихъ причинѣ; это случаи *сомнительные*: вина одного или обоихъ шкиперовъ кажется правдоподобной, но не доказана. Отвѣтственность въ такихъ случаяхъ общая въ томъ смыслѣ, что убытокъ отъ поврежденій обоихъ судовъ является тоже общимъ для обоихъ шкиперовъ.

Отвѣтственность за убытки отъ столкновенія судовъ обнимаетъ собою не только поврежденія судну и грузу, но и тѣ расходы, которые являются послѣдствіемъ столкновенія. Оцѣнка поврежденій опредѣляется по тѣмъ же правиламъ, какіе указаны выше для оцѣнки поврежденій при общихъ аваріяхъ. За убытки, причиненные столкновеніемъ, шкиперъ отвѣчаетъ: а) лично и б) какъ шкиперъ такого-то судна. Это значитъ,—заодно и вмѣстѣ съ нимъ отвѣчаетъ и содержатель судна, но послѣдній отвѣчаетъ по правилу о предѣльной отвѣтственности [4]). Лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда послѣдствіемъ столкновенія была смерть и поврежденіе въ здо-

---

[1]) Повидимому, распредѣленіе отвѣтственности между виновными шкиперами соразмѣрно цѣнѣ судовъ принято въ уст. торг., ст. 453 и 454

[2]) Уст. торг., ст. 450 и 451, 455.

[3]) Какъ знаетъ и уст. торг. Отсюда казуистика постановленій устава на разные случаи столкновеній, свалки въ портахъ; ср. ст. 455—457, 464.

[4]) Ст. 253, 257, и 452 уст. торг.; выше стр. 205 и 206.

ровьѣ людей, предѣльная отвѣтственность хозяина пароходнаго судна не имѣетъ мѣста [1]).

Изъ того, что шкиперъ отвѣчаетъ не только лично, но и какъ шкиперъ, вытекаетъ, что искъ о вознагражденіи убытковъ, причиненныхъ столкновеніемъ, можетъ быть предъявленъ къ шкиперу, гдѣ во время предъявленія иска находятся судно и отвѣтчикъ, какъ шкиперъ этого судна. Предъявленіе иска повлечетъ за собою, если того требуетъ истецъ, наложеніе ареста на судно; но такой арестъ обыкновенно устраняется или снимается подъ обезпеченіе въ такомъ или иномъ видѣ.—Въ нашемъ уставѣ торговомъ одинъ изъ его существенныхъ пробѣловъ, какъ извѣстно,—отсутствіе постановленій о сокращенной давности для исковъ торговаго права вообще; такой сокращенной давности нѣтъ у насъ и для исковъ, основанныхъ на столкновеніи судовъ. Между тѣмъ, иски этого рода возникаютъ гораздо чаще, чѣмъ иски изъ другихъ основаній [2]).

Столкновеніе можетъ произойти и по винѣ лоцмана или лоцмановъ; но вина лоцмана можетъ состоять лишь въ неправильности указаній относительно фарватера, какія лоцманъ далъ шкиперу. Вина лоцмана не исключаетъ, конечно, возможности вины и со стороны шкипера [3]); но если шкиперъ не виновенъ, то за убытки, происшедшіе по винѣ лоцмана, хозяинъ судна не отвѣчаетъ даже и въ границахъ предѣльной отвѣтственности.

Для управленія морскимъ судномъ обыкновенно достаточенъ его экипажъ, работающій подъ начальствомъ шкипера. Напередъ также извѣстны пункты,—обыкновенно при входѣ въ портовыя воды и выходѣ изъ нихъ,—гдѣ понадобится усиленіе двигательныхъ средствъ судна, чрезъ присоединеніе посторонняго двигателя. Содѣйствіе судамъ въ такихъ случаяхъ оказывается въ видѣ буксированія за плату по таксѣ; такая плата—одинъ изъ портовыхъ сборовъ.

Иного рода тѣ случаи, когда судно попадаетъ въ затрудненіе, изъ котораго не можетъ быть выведено средствами его собственныхъ приспособленій и силами своего экипажа: нужна посторонняя помощь (assistance, Hülfsleistung). Оказаніе

---

[1]) Ст. 683 I ч. X т. Св. Зак. выше стр. 206.

[2]) Особенно часты иски изъ-за столкновеній, происходящихъ въ Петербургѣ на Морскомъ Каналѣ.

[3]) Выше стр 219.

помощи происходитъ по договору между шкиперомъ и подающимъ помощь: помощь вызвана и оказана, или же предложена и принята. Помощь оказывается не даромъ. Размѣръ вознагражденія установляется по соглашенію, состоявшемуся между шкиперомъ и подавшимъ помощь, предварительно или послѣ оказанной помощи. Если соглашенія не было или не послѣдовало, то споръ о размѣрѣ вознагражденія будетъ разрѣшенъ судомъ. При опредѣленіи размѣра вознагражденія судъ долженъ принять во вниманіе свойства затрудненія, въ какомъ оказалось судно, степень его безпомощности, количество работы и усилій, сумму издержекъ и затратъ, употребленныхъ на оказаніе помощи. Очевидно, для споровъ изъ-за вознагражденій за оказанную помощь не можетъ быть установлено никакихъ обязательныхъ правилъ, которыя бы связывали усмотрѣніе суда. Вознагражденіе за спасеніе является расходомъ, входящимъ въ составъ общихъ расходовъ по совершенію судномъ рейса, на которомъ ему подана помощь. Расходъ дѣлается не для избѣжанія опасности, угрожавшей судну и грузу,—такой опасности при подачѣ помощи не предполагается; а потому о разложеніи этого расхода на судно и грузъ, въ видѣ общей аваріи, не можетъ быть и рѣчи [1]).

Не таково другое положеніе, въ какомъ можетъ оказаться морское судно—положеніе *крушенія*, угрожающаго или уже наступившаго [2]). Крушеніе только угрожаетъ, когда судно еще сохраняетъ свою цѣлость, но предстоящее крушеніе можетъ быть предупреждено, судно можетъ быть спасено лишь содѣйствіемъ со стороны. Крушеніе уже наступило, когда судно погибло или же еще держится на водѣ, но уже неспособно къ управленію его движеніями лишь посредствомъ его собственныхъ приспособленій и силами экипажа, если даже послѣдній и остается на суднѣ. Въ случаяхъ крушенія дѣло идетъ о спасеніи (Salvage, sauvetage, Bergung), а не о подачѣ помощи. Когда судно сохраняетъ

---

[1]) Различіе между помощью и спасеніемъ очевидно; но quaestio facti каждаго отдѣльнаго случая, въ какомъ собственно положеніи находилось судно,—въ затрудненіи или же въ опасности; уставъ торг. впрочемъ не различаетъ, правильнѣе,—говоритъ только объ опасности, т. е. о крушеніи.

[2]) Опредѣленіе крушенія въ ст. 478 уст. торг.

свою цѣлость, могутъ быть спасены судно, грузъ и находящіеся на суднѣ люди; но когда судно разрушено и вообще погибло, могутъ быть спасены лишь грузъ и люди и развѣ обломки сокрушеннаго судна.

За спасеніе, т. е. за содѣйствіе въ случаѣ крушенія, полагается вознагражденіе, но лишь по цѣнности спасенныхъ предметовъ. Спасеніе людей безвозмездно,—жизнь людей не имѣетъ цѣны [1]). Размѣръ вознагражденія можетъ быть опредѣленъ и по соглашенію между шкиперомъ и спасателемъ до начала дѣйствій по спасенію; но въ случаѣ чрезмѣрности установленнаго вознагражденія, размѣръ можетъ быть пониженъ по усмотрѣнію суда [2]). Гораздо чаще и даже обыкновенно размѣръ опредѣляется послѣ оконченнаго спасенія, а въ случаѣ спора таковой будетъ рѣшенъ судомъ.

Въ уст. торговомъ размѣръ вознагражденія опредѣленъ различно, смотря по разстоянію отъ берега того мѣста на морѣ, гдѣ произошло крушеніе [3]). Но въ новѣйшихъ законодательствахъ нѣтъ попытки дать общія правила въ обязательное руководство судамъ. Отдѣльные случаи, въ которыхъ имѣло мѣсто спасеніе, безконечно разнообразны и потому, какъ при подачѣ помощи, и еще въ большей степени, опредѣленіе вознагражденія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ должно быть предоставлено усмотрѣнію суда [4]).

Вознагражденіе за спасеніе лежитъ *обремененіемъ* на спасенныхъ предметахъ. Значеніе обремененія въ томъ, что по удовлетворенію вознагражденія за спасеніе спасатель имѣетъ преимущество предъ всѣми прочими кредиторами,—получить вознагражденіе изъ цѣнности спасеннаго предмета. Съ другой стороны, только спасенный предметъ можетъ быть обращенъ на удовлетвореніе права спасателя: спасатель не можетъ направить свою претензію на остальное имущество того, кому принадлежитъ спасенный предметъ.

Спасеніе при крушеніяхъ не рѣдко бываетъ организовано какъ одинъ изъ промысловъ прибрежнаго населенія. Существуютъ даже акціонерныя предпріятія, которыя занимаются

---

[1]) Уст. торг. ст. 505.

[2]) Нѣм. код., § 741; финл. уст. § 166.

[3]) Ст. 500.

[4]) Ср. нѣм. уст. § 746; финл. уст. § 164.

исключительно или, между прочимъ, спасеніемъ при крушеніяхъ [1]).

Вопросъ о спасеніи при крушеніяхъ вызвалъ подробную регламентацію въ отдѣльныхъ странахъ, не только въ торговыхъ кодексахъ, но и въ особыхъ положеніяхъ [2]), преслѣдующихъ двѣ цѣли,—полицейскую и фискальную [3]). Полицейская цѣль положеній—охранить суда отъ назойливости и приставаній прибрежнаго населенія—навязать свои услуги и въ тѣхъ случаяхъ, когда судно не находится въ положеніи крушенія. Кромѣ того, необходимы также мѣры къ охраненію спасенныхъ людей. Фискальная цѣль въ сказанныхъ положеніяхъ—охранить спасенные предметы въ интересахъ казны, если таковые, въ качествѣ товаровъ, подлежатъ платежу таможенныхъ пошлинъ.

Отъ спасенія при крушеніяхъ нужно отличать обрѣтеніе предметовъ въ качествѣ *морскихъ находокъ*. Находка можетъ быть обрѣтена, когда она уже выброшена на берегъ. Общее правило то, что обрѣтеніе находки само по себѣ не даетъ права собственности на найденные предметы. О находкѣ должно быть заявлено подлежащей власти, и лишь по истеченіи извѣстнаго времени объявленная находка поступаетъ въ собственность находчика, если не потребована ея собственникомъ. Въ послѣднемъ случаѣ находка возвращается по принадлежности, съ тѣмъ условіемъ, что находчикъ получитъ слѣдующее ему вознагражденіе.

---

§ 13.

Морское страхованіе; его виды. Страховой полисъ.

Исходный типъ современнаго страхованія въ его различныхъ видахъ и примѣненіяхъ—страхованіе морское [4]).

---

[1]) У насъ спасеніе организовано и мѣстными землевладѣльцами въ нѣкоторыхъ пунктахъ Прибалтійскаго края; прим. къ ст. 488 уст. торг.

[2]) Особенно заслуживаетъ вниманія положеніе Германской Имперіи, Strandungsordnung 1874 г.

[3]) Уст. таможенный, ст. 491—514.

[4]) Уст. торг. ст. 538—588; Гамбургск. общ. Правила морского страхованія въ русскомъ переводѣ 1900 г.; позднѣйшія редакціи правилъ въ нѣмецкомъ текстѣ 1891 г. Нѣмецкій торговый кодексъ § 778—900, финл. уст. § 171—233.

Появленіе морского страхованія, въ видѣ отдѣльнаго договора, относится къ позднѣйшему времени [1]); раньше оно скрывалось подъ другими формами. Выше было сказано, что одною изъ такихъ формъ долгое время была бодмерея; такимъ же прикрытіемъ служила и покупка, по крайней мѣрѣ для страхованія грузовъ. По условіямъ договора покупщикъ, за уплаченное ему впередъ вознагражденіе, обязывался уплатить продавцу покупную цѣну, если купленный товаръ, отправленный на морскомъ суднѣ, не прибудетъ благополучно въ портъ своего назначенія. Въ противномъ случаѣ покупщикъ не обязанъ платить продавцу покупную цѣну и не въ правѣ требовать отъ послѣдняго сдачи купленнаго товара.

Въ современныхъ торговыхъ кодексахъ морскому страхованію отводится не мало подробныхъ постановленій; но дѣло въ томъ, что эти постановленія, за исключеніемъ весьма немногихъ, имѣютъ восполнительное (гипотетическое) значеніе, если въ данномъ случаѣ не постановлено иначе въ договорѣ страхованія. А потому, для пониманія морского страхованія въ томъ видѣ, какъ оно примѣняется въ дѣйствительности, гораздо важнѣе такъ называемыя *условія страховыхъ полисовъ*. Эти условія напередъ опредѣляютъ содержаніе отдѣльныхъ договоровъ, заключаемыхъ страховщикомъ по морскому страхованію [2]). Условія излагаются въ напечатанныхъ формулярахъ полиса, а если для даннаго договора выговорено отступленіе отъ того или иного условія, объ этомъ дѣлается соотвѣтственная отмѣтка на выполненномъ формулярѣ полиса. Кромѣ того, если страховщики въ данной мѣстности согласились придерживаться одинаковыхъ условій въ морскомъ страхованіи, появляются „общія правила“ и „соглашенный полисъ“ данной страны или мѣстности [3]).

---

[1]) Въ извѣстномъ памятникѣ морского права, Guidon de la mer (1607 г.) впервые изложены отчетливыя правила о морскомъ страхованіи.

[2]) У насъ, какъ и въ другихъ странахъ, страховщики—обыкновенно акціонерныя предпріятія: въ числѣ другихъ видовъ страхованія они занимаются и страхованіемъ морскимъ. Страховщики Англіи организованы въ особый клубъ, это знаменитый Ллойдъ. Морское страхованіе по преимуществу коммерческое; страхованіе на началѣ взаимности распространено лишь въ Англіи, но и тамъ преобладаетъ страхованіе коммерческое.

[3]) Таковы французскіе полисы.

Морское страхованіе не касается лицъ, оно имѣетъ въ виду лишь денежные, т. е. оцѣнимые на деньги интересы, связанные съ судномъ или грузомъ, или же съ тѣмъ и другимъ [1]). Въ суднѣ заинтересованъ прежде всего его содержатель, насколько судно принадлежитъ ему по праву собственности; въ грузѣ прежде всего заинтересованъ отправитель или получатель, или иной его собственникъ. Поэтому наиболѣе частые и важные виды морского страхованія: страхованіе судна (casco) и страхованіе груза (cargo). Для одного и другого вида выработаны спеціальные формуляры полисовъ.

Но съ судномъ и грузомъ обыкновенно бываютъ связаны и другіе денежные интересы. Такъ, уже содержатель судна заинтересованъ не только въ суднѣ, но и въ его грузѣ въ томъ отношеніи, что онъ можетъ потерять свой фрахтъ, если грузъ не прибудетъ въ портъ назначенія. Фрахтъ поэтому, разумѣя подъ нимъ и пассажирскую плату, можетъ быть и бываетъ предметомъ отдѣльнаго страхованія.

Въ суднѣ, далѣе, или въ его грузѣ заинтересованъ кредиторъ бодмерейнаго займа; цѣнность судна или груза—единственный рессурсъ, изъ котораго можетъ быть получено удовлетвореніе бодмерейнаго кредитора. Потому, сумма и проценты бодмерейнаго займа могутъ быть застрахованы отдѣльно, какъ *бодмерейныя деньги*. Но этотъ видъ страхованія теряетъ свое значеніе по мѣрѣ того, какъ выходятъ изъ употребленія бодмерейные займы [2]). Заинтересованность бодмерейнаго кредитора имѣетъ ту особенность, что въ размѣрѣ этой заинтересованности сокращается заинтересованность содержателя судна или собственника груза, составляющаго обезпеченіе бодмерейнаго займа [3]).

Исчислить всѣ виды и поводы оцѣнимой на деньги заинтересованности въ суднѣ, фрахтѣ или грузѣ нѣтъ возможности [4]). Но и всѣ тѣ виды заинтересованности, которые выставляются въ законодательствахъ и правилахъ какъ различные предметы страхованія, могутъ быть оставлены въ сто-

---

[1]) Гамб. правила, § 1; нѣм. код. § 778.

[2]) Выше стр. 242.

[3]) Финл. Уст., § 178.

[4]) Перечисливши поименно отдѣльные предметы морскаго страхованія, ст. 545 Уст. Торг. заключаетъ свой перечень такъ: „и вообще всѣ предметы, морскимъ опасностямъ подверженные“. Ср. Финл. уст., 171.

ронѣ. Достаточно имѣть въ виду страхованіе судна и страхованіе груза.

Морское страхованіе имѣетъ дѣло лишь съ такъ называемыми морскими опасностями, иначе говоря,—*съ рискомъ*, вытекающимъ изъ морскихъ опасностей. Въ общемъ морскія опасности могутъ быть раздѣлены на три группы: а) опасности стихійныя, какія случаются какъ несчастія отъ моря или на морѣ; б) *притѣсненія властей* законныхъ и незаконныхъ, какія случаются въ портахъ и на открытомъ морѣ, разумѣя подъ ними и опасности отъ каперовъ и крейсеровъ; в) опасности, какія случаются отъ предательства или ошибокъ шкипера и лицъ экипажа [1]).

Морскія опасности усугубляются отъ войны даже и въ томъ случаѣ, если судно или грузъ находится подъ защитой Парижской декларації 1856 года. Съ другой стороны, степень риска, какому подвергается судно или грузъ отъ морскихъ опасностей, зависитъ отъ удовлетворительности судна въ его корпусѣ и принадлежностяхъ, въ его снаряженіи и вооруженіи, и отъ свойствъ самаго груза.

По договору страхованія страховщикъ за условную плату,—*страховая премія*,—перенимаетъ на себя, беретъ на свой страхъ, тотъ рискъ, какому можетъ подвергнуться или уже подвергается застрахованный предметъ,—судно или грузъ,—въ предположенномъ или уже начатомъ рейсѣ, или въ теченіе извѣстнаго періода времени.

Страховщикъ принимаетъ на себя рискъ въ томъ смыслѣ, что обязывается уплатить *страховое вознагражденіе*, т. е. возмѣстить убытки, могущіе послѣдовать, если застрахованный предметъ подвергнется морскому риску, — погибнетъ или вообще обезцѣнится вслѣдствіе разразившейся морской опасности. Обязательство страховщика—возмѣстить убытки—имѣетъ свой предѣлъ въ той денежной суммѣ, какая условлена въ договорѣ, какъ *страховая сумма*.

До этой суммы страховщикъ отвѣчаетъ за убытки отъ морскихъ опасностей. Но его не касаются: а) убытки отъ погибели или поврежденія судна, причина которыхъ—негодность принятаго на страхъ судна; б) убытки, причина которыхъ свойство груза; в) убытки, причина которыхъ вина заинтересованнаго въ принятомъ на страхъ суднѣ или грузѣ.

[1]) Гамб. правила, § 69.

Въ договорѣ опредѣляется кругъ тѣхъ морскихъ опасностей, рискъ отъ которыхъ страховщикъ принимаетъ на себя. Такъ, страховщикъ принимаетъ на себя рискъ или отъ всѣхъ морскихъ опасностей, или отъ всѣхъ за исключеніемъ нѣкоторыхъ, или же только отъ нѣкоторыхъ, условленныхъ въ договорѣ, при чемъ наступленіе войны можетъ быть оговорено особо, какъ поводъ къ прекращенію договора или къ повышенію страховой преміи.

Рѣшеніе страховщика—принять или не принять на свой рискъ предлагаемый къ страхованію предметъ,—судно или грузъ,—и если принять, то за какую страховую премію и въ какомъ размѣрѣ страховой суммы, то или другое рѣшеніе зависитъ отъ данныхъ, какія сообщены страховщику при заключеніи договора. Лишь въ виду сообщенныхъ ему данныхъ страховщикъ въ состояніи судить о свойствахъ и размѣрѣ принимаемаго на себя риска и сообразно съ этимъ опредѣлить сумму страховой преміи. Отсюда обязанность другой стороны договора,—*страхователя* [1])—сообщить страховщику всѣ данныя, которыя могутъ повліять на сужденіе страховщика и на его рѣшеніе заключить и на какихъ условіяхъ предлагаемый договоръ. Эта обязанность страхователя можетъ быть нарушена въ видѣ *невѣрности* сообщенныхъ имъ данныхъ или въ видѣ *умолчаній*. Безразлично при этомъ, дѣйствовалъ ли страхователь небрежно или умышленно,—обманулъ или скрылъ извѣстныя ему данныя. Съ другой стороны, страховщикъ долженъ дѣйствовать тоже добросовѣстно,—при заключеніи договора сообщить страхователю всѣ данныя, какія извѣстны ему, страховщику, и могутъ имѣть вліяніе на рѣшеніе страхователя—заключать или нѣтъ договоръ, и если заключать, то на какихъ условіяхъ относительно размѣра страховой преміи [2]). Въ виду такой взаимной обязанности страховщика и страхователя, — освѣдомлять одинъ другого,—договоръ страхованія не рѣдко называютъ договоромъ, основанномъ на *взаимной добросовѣст-*

---

[1]) Выраженіе: *страхователь* употребляется у насъ въ двоякомъ значеніи: а) какъ сторона договора страхованія, контрагентъ страховщика; б) какъ заинтересованный въ страхованіи,—тотъ, въ чью пользу, за чей счетъ заключается страхованіе. Нѣмецкая терминологія точнѣе: а) Versicherungsnehmer—контрагентъ страховщика; б) Versicherter — заинтересованный въ страхованіи.

[2]) Гамб. прав., §§ 29—34.

ности сторонъ (contractus uberrimae bonae fidei). При нарушеніи страхователемъ лежащей на немъ обязанности сообщенія данныхъ, страховщикъ въ правѣ: или остаться при заключенномъ имъ договорѣ, или отступиться отъ такового, удержавши въ свою пользу страховую премію.

Стороны договора страхованія, его контрагенты—страховщикъ и страхователь. Страховщикъ дѣйствуетъ, обыкновенно, черезъ представителя, каковы правленія и главные агенты страховыхъ акціонерныхъ предпріятій. Страхователь тоже дѣйствуетъ лично или чрезъ представителя, на свое имя и въ свою пользу, въ виду своей денежной заинтересованности въ суднѣ или въ грузѣ; въ такомъ случаѣ страхователь и заинтересованный одно и то же лицо. Но гораздо чаще, особенно при страхованіи грузовъ, заинтересованный въ страхованіи, — *интересентъ*, — закрытъ: контрагентомъ страховщика является постороннее лицо, — агентъ, комиссіонеръ, маклеръ интересента. Въ этомъ случаѣ страхователь заключаетъ договоръ для интересента, т. е. изъ-за денежной заинтересованности послѣдняго, но заключаетъ на свое имя, съ оговоркою, что договоръ заключается *за чужой счетъ* или *за чей счетъ прійдется* [1]). Интересентъ страхованія закрытъ; кто денежно заинтересованъ въ застрахованномъ предметѣ, изъ договора не видно. Контрагентъ заключеннаго со страховщикомъ договора, страхователь, дѣйствовалъ по порученію, по приказу интересента, или только въ его пользу, какъ negotiorum gestor, но прикрылъ страхователя своимъ именемъ. Упомянутая выше обязанность взаимнаго освѣдомленія относительно данныхъ простирается и на страхователя, который заключилъ договоръ со страховщикомъ не для себя, а для другого. Но страховщикъ будетъ въ правѣ отступиться отъ договора, когда ему не были сообщены не только данныя, извѣстныя контрагенту, но и тѣ данныя, о которыхъ зналъ интересентъ и могъ своевременно сообщить о нихъ дѣйствовавшему для него страхователю.

Для всякаго договора страхованія, во время его заключенія, долженъ быть интересентъ договора, т. е. такое лицо, которое денежно заинтересовано въ отданномъ на страхъ суднѣ или грузѣ и потому потерпитъ убытокъ, если случится морская опасность, рискъ отъ которой принялъ на себя

[1]) Гамб. прав., §§ 4—6.

страховщикъ. Этотъ моментъ денежной заинтересованности въ отдаваемомъ на страхъ суднѣ или грузѣ составляетъ существенное условіе дѣйствительности договора страхованія; безъ этого условія договоръ превратился бы въ пари, пересталъ бы быть сдѣлкой о возмѣщеніи убытковъ, понесенныхъ интересентомъ, но подлежащихъ вознагражденію за счетъ страховщика. Отсутствіе денежной заинтересованности, т. е. отсутствіе интересента въ заключенномъ договорѣ, повлечетъ за собою необязательность такого договора для страховщика, съ правомъ послѣдняго,—отступившись отъ договора,—удержать страховую премію полностью или въ части (ristorno) [1]).

Цѣль страхованія — возмѣщеніе понесенныхъ убытковъ соразмѣрно ущербу въ денежномъ интересѣ, а потому, какъ скоро денежный интересъ обезпеченъ страхованіемъ въ полномъ объемѣ, застрахованный предметъ не даетъ больше матеріала, пищи для дальнѣйшаго страхованія [2]). Этимъ исключается возможность *двойного* страхованія. Такимъ образомъ, когда одинъ и тотъ же предметъ,—судно или грузъ,—застрахованъ неоднократно и по каждому страхованію въ полной страховой стоимости, всѣ отдѣльные договоры не могутъ оставаться въ своей силѣ. Здѣсь можетъ быть два случая: или договоры заключены одновременно,—въ одинъ день до полудня или до полуночи; или же въ разное время. Въ первомъ случаѣ всѣ договоры остаются въ силѣ, но страховая сумма каждаго изъ нихъ сокращается на столько, чтобы по совокупности всѣхъ договоровъ оставался покрытымъ въ его полномъ объемѣ застрахованный денежный интересъ. Во второмъ случаѣ остается въ силѣ договоръ или договоры старѣйшіе по времени ихъ заключенія (система дать). Страховая премія, уплаченная при многократномъ страхованіи по отдѣльнымъ договорамъ, удерживается страховщиками, если такое страхованіе произошло не случайно, а съ вѣдома интересента или страхователей отдѣльныхъ договоровъ. При многократности случайной, премія, — пропорціонально или полностью,—возвращаются по принадлежности съ удержаніемъ страховщиками вознагражденія — такъ называемаго *ристорно* [3]).

---

[1]) Гамб. прав., § 155.
[2]) Тамъ же, §§ 10—15.
[3]) Гамб. прав., § 15.

Не будетъ двойного страхованія въ случаяхъ такъ называемыхъ *достраховаиій*. Первое страхованіе не исчерпало всей стоимости застрахованнаго предмета; остается матеріалъ для другихъ страхованій; второе страхованіе тоже не исчерпало все той же страховой стоимости, остается матеріалъ для третьяго страхованія и т. д. Такимъ образомъ, можетъ быть заключенъ цѣлый рядъ страховыхъ договоровъ, пока не будетъ исчерпанъ весь денежный интересъ интересента въ застрахованномъ предметѣ. Но иногда въ страховой договоръ можетъ быть включена оговорка, въ силу которой опредѣленная доля стоимости застрахованнаго предмета должна оставаться не покрытою: достраховаиіе непокрытой части исключено. въ непокрытой долѣ его стоимости застрахованный предметъ долженъ оставаться на рискѣ самого интересента.

Далѣе. Если послѣдующее страхованіе одного и того же предмета сопровождается отмѣной предыдущихъ страхованій, двойного страхованія здѣсь не будетъ. Наконецъ, не отмѣняя предъидущаго, послѣдующее страхованіе заключается съ иной цѣлью,—на случай несостоятельности страховщика по предъидущему страхованію,

Оцѣнка стоимости застрахованнаго предмета можетъ быть также установлена въ договорѣ, какъ денежная сумма, которая выражаетъ собою денежный интересъ страхователя, т. е. обыкновенно какъ цѣна застрахованнаго судна или груза [1]). Сама по себѣ такая оцѣнка страховой стоимости имѣетъ двоякое значеніе. Если она равна страховой суммѣ, это значитъ, что предметъ застрахованъ въ полномъ объемѣ его стоимости. Если же оцѣнка выше страховой суммы, это значитъ, что предметъ застрахованъ не въ полномъ объемѣ его страховой стоимости, а лишь въ долѣ, пропорціональной отношенію между страховой суммой и оцѣнкою. Иными словами, изъ стоимости застрахованнаго предмета остается непокрытою страхованіемъ доля, соразмѣрная разности между страховой суммой и суммою оцѣнки. Такимъ образомъ, сумма оцѣнки стоимости, въ связи со страховою суммою, служитъ лишь показателемъ, обязанъ ли страховщикъ покрывать всю

---

[1]) Подъ страховою стоимостью разумѣется та, какая будетъ приведена въ извѣстность, когда возникнетъ вопросъ о количествѣ страховаго вознагражденія, слѣдующаго къ полученію отъ страховщика. Опредѣленіе такой стоимости въ полисѣ не есть существенное условіе страхованія.

сумму принятыхъ имъ на свой рискъ убытковъ полностью, хотя и не свыше страховой суммы, или же только въ долѣ, соразмѣрной соотношенію между страховой суммой и суммою оцѣнки [1]).

Но по соглашенію сторонъ оцѣнкѣ можетъ быть придано другое значеніе,—въ смыслѣ *таксы* застрахованнаго предмета. Такая такса обязательна для интересента; въ своихъ претензіяхъ къ страховщику онъ не можетъ выходить, въ оцѣнкѣ своихъ убытковъ, изъ предѣловъ условленной по договору таксы. Что же касается страховщика, онъ можетъ потомъ, когда дойдетъ дѣло до возмѣщенія убытковъ, доказывать, что условленная въ договорѣ такса преувеличена, и если докажетъ преувеличенность, то условленную, таксированную стоимость замѣнитъ собою стоимость дѣйствительная.

Указанныя выше данныя взаимнаго освѣдомленія предшествуютъ заключенію договора страхованія, но не входятъ въ составъ его содержанія. Не таковы „спеціальныя заявленія" *завѣренія* (warranties [2]) со стороны предлагающаго страхованіе, какъ ручательство въ дѣйствительности опредѣленныхъ данныхъ положительнаго или отрицательнаго свойства. Страховщикъ полагается на такія завѣренія, заключаетъ поэтому договоръ подъ условіемъ, въ зависимости отъ того, оправдаются или нѣтъ завѣренныя данныя. Такъ, страховщикъ принимаетъ на страхъ судно въ виду завѣренія, что оно покрыто нейтральнымъ флагомъ, или что это другое, а не то судно, о которомъ оповѣщено въ газетахъ, какъ о потерпѣвшемъ крушеніе, или что оно такого, а не иного типа, построено изъ стали, а не изъ дерева и т. д.

---

§ 14.

Полисъ casco и полисъ cargo.

Договоръ страхованія считается заключеннымъ, когда страховщикъ выдалъ полисъ, что бываетъ обыкновенно

---

[1]) Страховая сумма 100 т. руб.; сумма оцѣнки тоже 100 т. Это значитъ, что въ случаѣ убытковъ въ 20 т. страховщикъ обязанъ возмѣстить всѣ 20 т. Но страховая сумма въ 75 т. руб.; оцѣнка стоимости въ 100 т. руб. Это значитъ, что изъ 20 т. убытковъ страховщикъ обязанъ возмѣстить лишь $^3/_4$ суммы убытковъ.

[2]) Гамб. пров., §§ 35—58.

послѣ уплаты страховой преміи [1]). Полисъ есть письменное изложеніе заключеннаго договора, но за подписью одного лишь страховщика; другой контрагентъ договора, страхователь, обозначается въ самомъ изложеніи полиса. Въ тѣхъ случаяхъ, когда договоръ заключенъ при участіи маклера, полисъ скрѣпляется подписью послѣдняго и заносится въ его маклерскую книгу. Двѣ формы полисовъ: полисъ casco—на судно, и полисъ cargo—на грузъ.

Въ полисѣ casco обозначаются: а) названіе (имя, фамилія или фирма) страхователя; б) обозначеніе судна, принятаго на страхъ; в) обозначеніе, кто состоитъ шкиперомъ принимаемаго на страхъ судна; д) сумма страховой преміи; е) объемъ риска по времени и мѣсту, съ обозначеніемъ тѣхъ опасностей, которыя отклонены страховщикомъ. Въ такъ называемыхъ условіяхъ, которыя отпечатаны на оборотной сторонѣ полиса, заключается остальное содержаніе договора, между прочимъ и оговорка, что въ случаѣ споровъ таковые подлежатъ рѣшенію третейскаго суда. Полисъ casco можетъ быть съ оцѣнкой, *таксированный*; или же *открытый*, безъ оцѣнки страховой стоимости судна.

Судно можетъ быть застраховано въ его совокупности или же по отдѣльнымъ частямъ: корпусъ, принадлежности и снаряженіе, съ назначеніемъ для каждой части соотвѣтственной страховой суммы, а также и оцѣнки, если таковая условлена. При страхованіи судна по отдѣльнымъ частямъ, каждая застрахованная часть разсматривается какъ отдѣльный предметъ страхованія. Обозначеніе въ полисѣ шкипера не имѣетъ существеннаго значенія, и потому обозначеніе это сопровождается оговоркой: или кто другой вмѣсто него. Сумма страховой преміи, обыкновенно, находится въ процентномъ соотношеніи со страховою суммою.

Объемъ риска [2]) означается двояко: а) судно застраховано на рейсъ, или б) судно застраховано на періодъ времени. По полису на рейсъ рискъ опредѣленъ по мѣсту и времени. Застрахованный рейсъ судна можетъ быть простой—отъ одного порта до другого, или же рейсъ туда и обратно Рейсъ можетъ быть прямой или съ заходомъ въ опредѣленные порты. Застрахованный рейсъ судна можетъ совпадать съ

[1]) Ср. однако §§ 7 и 59 Гамб. правилъ. Премія отъ primo: уплата преміи предшествуетъ выдачѣ полиса.

[2]) Гамб. пр. §§ 69—72, 76—83.

его грузовымъ рейсомъ, когда портъ отправленія и портъ назначенія судна совпадаютъ съ портами нагрузки и выгрузки. Но иначе будетъ, когда часть застрахованнаго рейса, до нагрузки или послѣ выгрузки, судно совершаетъ съ балластомъ. При страхованіи на рейсъ судно находится на рискѣ страховщика, пока передвигается отъ порта отправленія до порта назначенія по обыкновенному отправленію, съ заходомъ въ промежуточные порты, предусмотрѣнные въ договорѣ страхованія. На рискѣ страховщика находятся поэтому и тѣ аваріи-расходы, которыя связаны съ заходомъ судна въ портъ или порты необходимости. На рискѣ страховщика судно находится также и во время остановки въ портахъ захода, поскольку пребываніе необходимо для исполненія цѣли захода, между прочимъ для нагрузки. Въ портѣ начала и въ портѣ окончанія застрахованнаго рейса судно находится на рискъ страховщика: въ портѣ отправленія съ момента, какъ двинулось въ путь, снялось съ якоря; а въ портѣ назначенія до момента, когда поставлено на мѣсто стоянки. Но если въ портѣ отправленія производится нагрузка, а въ портѣ назначенія выгрузка, то судно находится на рискѣ страховщика лишь въ теченіе времени, какое достаточно для нагрузки и выгрузки. Еще одинъ случай. Когда судно застраховано по одному полису на рейсъ туда и по другому на рейсъ обратно, нагрузка обратно можетъ начаться прежде, чѣмъ окончена выгрузка туда; какъ скоро началась нагрузка обратно, прекращается страхованіе судна туда и начинается страховка на рейсъ обратно [1]).

Страхованіе судна на рейсъ ограничено продолжительностью этого рейса съ заходами въ порты, предусмотрѣнные въ полисѣ или въ порты необходимости. Страхованіе ограничено по мѣстности,—въ предѣлахъ морского пространства,—по которому совершается рейсъ въ общепринятомъ направленіи. При уклоненіи рейса отъ общепринятаго направленія перемѣщаются предѣлы, въ которыхъ заключенъ рискъ страховщика; съ момента такого отклоненія, страховщикъ свободенъ поэтому отъ принятаго имъ на себя риска [2]).

---

[1]) Гамб. прав., § 72.

[2]) Въ полисы включается особая оговорка, что шкиперъ въ правѣ отклоняться въ сторону для подачи помощи или для спасенія встрѣченныхъ судовъ.

Тѣмъ болѣе перемѣщены предѣлы риска, когда измѣненъ самый рейсъ, когда судно отправилось въ иной портъ назначенія, а не въ тотъ, который предусмотрѣнъ въ договорѣ страхованія, т. е. въ полисѣ.

Когда объемъ риска опредѣленъ лишь временемъ,—количествомъ дней, недѣль, мѣсяцевъ и годовъ,—начало и конецъ риска опредѣляются съ полудня или полуночи такого то числа по календарю и по меридіану той мѣстности, въ которой находится судно при началѣ и при окончаніи страхованаго періода. Что касается мѣстности, она опредѣляется въ полисѣ развѣ отрицательно—указаніемъ тѣхъ градусовъ широты и долготы, или тѣхъ морскихъ пространствъ, въ которыя не должно вступать судно во время страхового періода. При томъ же, такъ какъ при страхованіи на опредѣленное время страхуемое судно нерѣдко находится далеко отъ мѣста, гдѣ заключался договоръ страхованія, то на страховщикѣ лежитъ рискъ, которому судно можетъ подвергнуться и вслѣдствіе его неудовлетворительности для совершенія рейсовъ во время страхового періода.

Какъ скоро застрахованное судно начало подвергаться морскимъ опасностямъ, отъ которыхъ оно застраховано, рискъ для страховщика наступилъ и потому уплаченная ему премія не подлежитъ возврату ни вполнѣ, ни въ части. Такъ, при страхованіи на рейсъ, этотъ рейсъ прерванъ не вслѣдствіе одной изъ тѣхъ опасностей, рискъ которыхъ принялъ на себя страховщикъ; для страхованія перерывъ рейса есть его окончаніе, если опасность, напр., отъ захвата судна каперомъ или крейсеромъ, не принята на рискъ страховщика. То же самое и при страхованіи на опредѣленное время: до окончанія періода судно разоружено не вслѣдствіе одной изъ опасностей, предусмотрѣнныхъ въ договорѣ страхованія; съ разоруженіемъ страхованіе прекратилось, окончился и рискъ страховщика.

Въ полисъ casco не рѣдко включается и фрахтъ, какъ отдѣльный предметъ страхованія. Фрахтъ можетъ быть застрахованъ или какъ валовая выручка, или же какъ выручка чистая. Фрактъ валовой можетъ явиться предметомъ двойного страхованія; такъ будетъ тогда, когда расходы рейса застрахованы отдѣльно или включены въ оцѣнку судна въ таксированномъ полисѣ. Въ такомъ случаѣ фрахтъ можетъ

быть застрахованъ отдѣльно лишь какъ чистая выручка, т. е. какъ прибыль отъ рейса [1]).

Въ полисѣ cargo [2]) означается прежде всего названіе и количество застрахованнаго груза; обозначаются также страховая сумма и страховая премія. Если грузъ разнородный, то для каждаго рода обозначается страховая сумма и страховая премія. Грузъ каждаго рода является слѣдовательно предметомъ отдѣльнаго страхованія, такъ что въ одномъ и томъ же полисѣ изложены не одинъ, а нѣсколько страховыхъ договоровъ. Объемъ риска обозначается указаніями на портъ отправленія и портъ назначенія, между которыми грузъ подвергается морскимъ опасностямъ. Но и грузъ однородный не рѣдко разбивается на отдѣльныя партіи, хотя страховая сумма и страховая премія относятся ко всѣмъ отдѣльнымъ партіямъ.

Въ полисѣ cargo обозначается далѣе наименованіе судна, на которомъ помѣщенъ или будетъ помѣщенъ застрахованный грузъ, а также обозначается и кто шкиперъ судна съ оговоркою: или кто другой. Наименованіе судна, а слѣдовательно и шкипера, опускается въ тѣхъ случаяхъ, когда страхованіе на грузъ заключается прежде, чѣмъ извѣстно, на какомъ суднѣ грузъ помѣщенъ или будетъ помѣщенъ, и потому заключается безъ обозначенія судна [3]). Еще дальше въ этомъ направленіи идутъ такъ называемые *генеральные* или *текущіе* полисы (по абонементу). По текущему полису назначается лишь предѣльная сумма, до которой, въ теченіе опредѣленнаго времени, страховщикъ принимаетъ на свой рискъ всѣ грузы, но подъ условіемъ, что онъ будетъ извѣщенъ о каждой погрузкѣ, съ обозначеніемъ и судна, на которое помѣщенъ заявляемый грузъ. Въ силу такого извѣщенія застрахованный грузъ оказывается на рискѣ страховщика не со дня извѣщенія, а со дня погрузки.

Полисъ на грузъ тоже можетъ быть *открытый*, или съ оцѣнкою, *таксированный*. Значеніе таксы такое же, какъ и въ

[1]) Валовой фрактъ 15000 рублей, расходы на приготовленіе къ рейсу 3000 руб. Если расходы застрахованы отдѣльно или включены въ оцѣнку стоимости судна, то при страхованіи валовой суммы фрахта расходы были бы застрахованы дважды: въ стоимости фрахта и затѣмъ въ стоимости судна.

[2]) Гамб. прав., § 3, 73, 76 и 77.

[3]) Гамб. пр. § 64. Полисъ cargo безъ обозначенія называется иногда, напр., во Франціи, in quo vis.

полисѣ на судно. Условленная такса предоставляетъ собой или ту цѣну, какую застрахованный грузъ имѣетъ въ портѣ отправленія, т. е. его покупную цѣну, расходы по погрузкѣ и расходы по страхованію. Или же такса представляетъ собою ту цѣну, какую застрахованный грузъ имѣлъ бы въ портѣ назначенія, т. е. продажную цѣну груза, за вычетомъ фрахта, расходовъ по выгрузкѣ и таможенныхъ пошлинъ въ портѣ назначенія. Если грузъ застрахованъ по его цѣнности въ портѣ отправленія, эта цѣнность не заключаетъ въ себѣ прибыли, какая могла бы быть получена отъ продажи груза въ портѣ его назначенія; *ожидаемая* прибыль можетъ быть поэтому застрахована особо, въ томъ же полисѣ на грузъ или по отдѣльному полису. Но если грузъ таксированъ по его цѣнности въ портѣ назначенія, такса оцѣнки заключаетъ въ себѣ и ожидаемую прибыль. Въ остальномъ содержаніе страхового договора, изложеннаго въ полисѣ cargo, опредѣляется печатными условіями полиса, поскольку таковыя не измѣнены (рукописными) дополненіями или измѣненіями.

Застрахованный грузъ находится на рискѣ страховщика съ того момента, когда онъ отдѣлился отъ суши для погрузки, и остается до момента, когда опять окажется на сушѣ Въ тѣхъ, слѣдовательно, случаяхъ, когда грузъ подвозится къ борту судна для поднятія на палубу, онъ находится уже на рискѣ страховщика. Точно также, грузъ находится на рискѣ страховщика не только въ то воемя, когда для выгрузки снимается съ судна, но и въ то время, когда подвозится и поднимается для помѣщенія его на сушу. Иными словами: грузъ находится на рискѣ страховщика и въ то время, когда онъ подвозится съ набережной къ судну или съ судна на набережную. Въ время остановки судна въ портахъ необходимости грузъ находится на рискѣ страховщика и въ то время, когда онъ находится на сушѣ въ ожиданіи починки судна или отправленія на другомъ суднѣ въ портъ своего назначенія. Поэтому на страховщика упадутъ и всѣ тѣ расходы, какіе будутъ сдѣланы для охраненія груза въ портѣ необходимости. Но все это вѣрно лишь въ томъ случаѣ, когда морская опасность, вызвавшая заходъ судна въ портъ необходимости, не исключена, по условіямъ полиса, изъ числа опасностей, принятыхъ на себя страховщикомъ груза.

Рискъ, начавшійся для страховщика съ началомъ погрузки въ портѣ отправленія, продолжается до окончанія

выгрузки въ портѣ назначенія. Но рискъ прекращается и раньше, когда грузу не угрожаютъ болѣе тѣ морскія опасности, отъ которыхъ онъ застрахованъ. Такъ, до прибытія въ портъ назначенія, грузъ погибъ или вообще потерянъ для его собственника; или по требованію его собственника, грузъ снятъ съ судна до прибытія его въ портъ назначенія. Въ томъ и другомъ случаѣ грузъ не подвергается болѣе вліянію морскихъ опасностей, страхованіе окончено и страховая премія не подлежитъ возвращенію, какъ бы ни былъ кратокъ періодъ времени, въ теченіе котораго рискъ лежалъ на страховщикѣ.

Иначе будетъ въ тѣхъ случаяхъ, когда рискъ для страховщика не начинался, потому что грузъ не подвергался вліянію морскихъ опасностей. Договоръ страхованія окажется не состоявшимся, уплоченная премія подлежитъ возврату за исключеніемъ лишь доли, удерживаемой страховщикомъ въ свою пользу, какъ ристорно [1]).

§ 15.

Убытки частичные (аваріи) и убытки полностью. Абандонъ. Формальныя условія для полученія страховаго вознагражденія.

Убытки, какіе подлежатъ возмѣщенію со стороны страховщика, представляютъ собою размѣръ того ущерба въ денежномъ интересѣ, какой потерпѣлъ собственникъ судна или груза, вслѣдствіе наступленія морской опасности, принятой на свой страхъ страховщикомъ. Ущербъ, убытки могутъ быть различны: а) цѣнность пораженнаго опасностью предмета только умалена въ большей или меньшей степени, или же б) исчезла совершено. Въ этомъ смыслѣ различаются: а) *аваріи* и б) совершенная *гибель* застрахованнаго предмета. Средину между аваріей и совершенной гибелью занимаютъ тѣ случаи, когда допускается *абандонъ*.

Аваріей будетъ всякое поврежденіе судна или груза не только въ видѣ порчи, но также и въ видѣ убыли, т. е. ухудшеніе качества или уменьшеніе количества застрахованнаго предмета. Послѣ и вслѣдствіе аваріи, застрахованный предметъ обезцѣнился, стоитъ дешевле, потому что сталъ хуже или потому что сохранился въ меньшемъ количествѣ.

[1]) Гамб. прав., § 154.

Такое обезцѣненіе можетъ быть выражено процентнымъ соотношеніемъ между стоимостью до аваріи и стоимостью послѣ аваріи: авaрія достигаетъ 2%, 3%, 5% и т. д. Въ обезцѣненіи, оказавшемся послѣ аваріи, есть однако элементъ неизвѣстности въ томъ смыслѣ, что это обезцѣненіе могло произойти и не вслѣдствіе этой аваріи, но отъ другихъ причинъ, напримѣръ, вслѣдствіе изнашиванья судна, вслѣдствіе свойствъ самаго груза (усышка, утечка). Вотъ почему страховщикъ возмѣщаетъ убытки лишь въ томъ случаѣ, если обезцѣненіе отъ аваріи достигаетъ извѣстнаго предѣла, напримѣръ, превышаетъ 3% стоимости поврежденнаго предмета до аваріи; убытки, не достигающіе такого предѣла, не подлежатъ возмѣщенію. Въ этомъ заключается смыслъ оговорки въ полисахъ: „свободенъ отъ первыхъ столькихъ то процентовъ“ [1]). Предѣлъ такого освобожденія (franchise) страховщика различенъ для различныхъ грузовъ: ниже или выше въ зависимости отъ того, что по ихъ свойствамъ одни грузы подвержены большей порчѣ, другіе меньшей.

Въ томъ же направленіи, но идутъ еще дальше другія оговорки въ полисахъ [2]). Такъ, оговорка: „свободенъ отъ полома“ слагаетъ со страховщика груза платить за убытки, происшедшіе въ этой формѣ—въ видѣ полома. Точно также оговорка: „свободенъ отъ поврежденій, кромѣ крушенія“ слагаетъ со страховщика отвѣтственность за всякія иныя поврежденія, кромѣ тѣхъ, какія произошли вслѣдствіе крушенія. Наконецъ, оговорка „свободенъ отъ поврежденій„ оставляетъ на страховщикѣ отвѣтственность лишь за совершенную гибель [3]).

Освобожденіе страховщика отъ отвѣтственности за убытки, не достигающіе извѣстнаго процента, очень не выгодно для интересента въ тѣхъ случаяхъ, когда однородный грузъ въ значительномъ количествѣ застрахованъ по одному полису. Такъ, по одному полису застрахованы 200 ящиковъ вина; при освобожденіи страховщика до 10%, интересентъ не получитъ никакого вознагражденія, если количество пропавшихъ ящиковъ не превышаетъ двадцати. Результатъ будетъ иной, если эти двѣсти ящиковъ разбить въ полисѣ на де-

[1]) Гамб. прав. § 97.

[2]) Тамъ же, § 100—108.

[3]) Другія оговорки „свободенъ отъ военныхъ опасностей“, „отвѣтственъ лишь за благополучное прибытіе“.

сять партій (группъ), въ каждой по 20 ящиковъ. Для каждой партіи предѣлъ освобожденія страховщика, при 10%, будетъ два ящика, а потому, даже при потерѣ трехъ ящиковъ изъ одной партіи, интересентъ получитъ вознагражденіе, такъ какъ потеря превышаетъ 10% норму для партіи въ 20 ящиковъ.

Аварія какъ поврежденіе не рѣдко вызываетъ за собою расходы по сохраненію поврежденнаго предмета или въ предупрежденіе дальнѣйшихъ поврежденій. Такіе расходы присоединяются къ убыткамъ отъ аварій въ смыслѣ поврежденій. Предѣльный % освобожденія страховщика опредѣляется по совокупности убытковъ и расходовъ вслѣдствіе аварій.

Обязанность страховщика возмѣстить убытки отъ аварій прежде всего предполагаетъ собою, что аварія лежитъ на отвѣтственности страховщика, т. е. произошла отъ морской опасности, принятой страховщикомъ на свой рискъ; а затѣмъ размѣръ убытковъ аваріи зависитъ отъ размѣра того обезцѣненія, которому подвергся застрахованный предметъ. Выясненіе причины аваріи и опредѣленіе размѣра убытковъ производятъ подлежащіе эксперты. Основаніемъ экспертизы является морской протестъ шкипера, провѣренный по данным журнала, а затѣмъ осмотръ поврежденій, результаты котораго и сужденія экспертовъ заносятся въ протоколъ экспертизы [1]).

Въ частности, что касается размѣра убытковъ, онъ опредѣляется различно для судна и груза. Убыточность поврежденій для судна опредѣляется по тѣмъ же правиламъ, какія указаны выше, для подобныхъ же случаевъ при разложеніи общей аваріи. Убыточность поврежденія для груза всего лучше можетъ быть опредѣлена чрезъ публичную продажу выручка отъ публичной продажи, сравненная съ тою цѣною, какую имѣютъ на мѣстѣ товары, однородные съ поврежденнымъ грузомъ, покажетъ размѣръ убыточности, причиненной поврежденіемъ груза. Но при такомъ сравненіи нужно вычесть изъ цѣны, вырученной за поврежденный грузъ, и изъ цѣны однородныхъ товаровъ таможенныя пошлины, издержки выгрузки и фрахтъ.

Размѣръ страховаго вознагражденія за убытки отъ аваріи будетъ различенъ въ томъ смыслѣ, что страховое вознаграж-

[1]) Гамб. прав. §§ 127—136.

деніе покрываетъ убытки полностью, или же только по соразмѣрности. Страховщикъ возмѣщаетъ убытки полностью, если страховая сумма равняется оцѣнкѣ поврежденнаго предмета, какъ она условлена въ полисѣ. Если страховая сумма меньше чѣмъ оцѣнка полиса, страховое вознагражденіе будетъ соразмѣрно соотношенію между страховою суммою и оцѣнкою полиса. Но если полисъ безъ оцѣнки, не таксированный, стоимость поврежденнаго предмета до аваріи опредѣляется тѣми же экспертами и затѣмъ, по соотношенію между этой стоимостью и страховой суммой, опредѣляется соразмѣрность страхового вознагражденія за убытки по аваріи.

Все, что изложено сейчасъ относительно убытковъ отъ аваріи, примѣнимо лишъ къ аваріямъ частнымъ. Аваріи общія сохраняютъ свои особенности и для страхованія; источникъ этихъ особенностей въ томъ, что причина и убыточность аваріи уже установлены въ подлежащемъ порядкѣ и закрѣплены въ диспашѣ.

Если диспаша составлена правильно, согласно съ законами и обычаями мѣстности ея составленія, она обязательна и для страховщиковъ. Кромѣ того, убытки при общей аваріи, какъ они установлены и разложены въ диспашѣ, имѣютъ видъ не поврежденій или расходовъ, а требованій по активной массѣ и долговъ по массѣ пассивной. Участники активной массы вознаграждены на счетъ массы пассивной въ смыслѣ установленныхъ въ ихъ пользу требованій, лежащихъ обремененіемъ на составныхъ частяхъ пассивной массы. Убытки же, какіе причинены общей аваріей кредиторамъ активной массы, состоятъ лишь въ той процентной долѣ, въ какой общая аварія упала и на составныя части активной массы. А потому лишь эта процентная доля составляетъ размѣръ убыточности, подлежащей возмѣщенію со стороны страховщика въ пользу участниковъ и активной массы. Лишь въ томъ случаѣ, когда кредиторъ активной массы лишенъ былъ возможности получить вознагражденіе, которое причиталось ему по раскладкѣ общей аваріи, это не полученное вознагражденіе является убыткомъ, тоже подлежащимъ возмѣщенію со стороны страховщика. И при общей аваріи страховщихъ возмѣщаетъ убытки лишь въ той соразмѣрности, какая отвѣчаетъ соотношенію между страховой суммой и оцѣнкою полиса, или стоимостью, какая установлена для поврежденнаго предмета въ диспашѣ.

При всякой аваріи, какъ при частной, такъ и при общей, страховщикъ въ правѣ освободиться отъ всякихъ претензій интересента,—отъ обязанностей нести расходы по экспертизѣ, по сохраненію поврежденнаго судна или груза, по исправленію поврежденій и т. д., предложивши вознагражденіе въ размѣрѣ страховой суммы полиса. Уплатой такого вознагражденія прекращается договоръ страхованія и всѣ дальнѣйшія отношенія между сторонами договора [1]).

Противоположность аваріямъ составляетъ такъ называемая *совершенная гибель* судна или груза [2]). Подъ совершенной гибелью разумѣется гибель физическая, въ смыслѣ разрушенія, или же потеря безъ надежды на возвратъ, какъ то: потопленіе безъ надежды на спасеніе или захватъ каперомъ или крейсеромъ, признанный правильнымъ призомъ. Очень можетъ быть, что отъ погибшаго судна уцѣлѣли обломки или нѣкоторыя части принадлежностей; но судно какъ таковое болѣе не существуетъ, оно совершенно погибло.

При совершенной гибели убыточность равняется полной стоимости погибшаго предмета. Въ полисѣ съ оцѣнкою стоимость опредѣлена по соглашенію; но если полисъ безъ оцѣнки, она должна быть установлена на основаніи другихъ данныхъ Если погибшій предметъ былъ застрахованъ въ полной стоимости, страховщикъ уплачиваетъ вознагражденіе въ размѣрѣ страховой суммы; въ противномъ случаѣ вознагражденіе опредѣляется по соразмѣрности съ тѣмъ соотношеніемъ, какое оказывается между страховой суммою и стоимостью погибшаго предмета. Съ уплатою вознагражденія за совершенную гибель, къ страховщику переходитъ право собственности на остатки отъ погибшаго предмета, на то, что будетъ спасено впослѣдствіи. Если однако до уплаты вознагражденія будутъ спасены такія или иныя части погибшаго предмета, ихъ цѣнность вычитается изъ суммы страхового вознагражденія.

Абандонъ (Abandon, delaissement) [3]) допускается въ тѣхъ случаяхъ, когда судно или грузъ не погибли; но тѣмъ не менѣе совершенная *потеря* того или другого представляется вѣроятною. Такихъ случаевъ два: а) когда судно пропало безъ вѣсти; б) когда оно задержано на неопредѣленное время

[1]) Гамб. прав. § 93.
[2]) Тамъ-же §§ 109—115.
[3]) Гамб. прав. §§ 116—126.

по распоряженію властей, или захвачено въ плѣнъ. Въ первомъ случаѣ вѣроятна потеря не только судна, но и находящагося на немъ груза; во второмъ случаѣ вѣроятной можетъ быть потеря судна и груза, одного судна или одного груза. Изъ вѣроятной потеря становится безспорною, когда вѣроятность длилась въ теченіе опредѣленнаго періода времени. Продолжительность періода различна, смотря потому, гдѣ, т. е. въ какомъ портѣ Европы или другихъ частей свѣта, началось состояніе вѣроятности: отъ 4 до 12 мѣсяцевъ.

Когда изъ вѣроятной потеря стали безспорною, интересентъ страхованія имѣетъ право заявить страховщику, что онъ уступаетъ, абандонируетъ послѣднему всѣ права на безспорно потерянный предметъ и требуетъ страховое вознагражденіе полностью. Такимъ образомъ, абандонъ есть право интересента, которымъ онъ можетъ воспользоваться и не воспользоваться по своему усмотрѣнію: можетъ требовать вознагражденія и по правиламъ объ аваріяхъ. Но абандонъ долженъ быть сдѣланъ своевременно—въ теченіе опредѣленнаго срока съ того дня, когда вѣроятная потеря стала безспорною. Кромѣ того, абандонъ долженъ быть заявленъ безусловно, безъ всякихъ оговорокъ или исключеній, и разъ заявленъ, абандонъ *безповоротенъ*.

Заявленіе объ абандонѣ должно быть оправдано доказательствами, что потеря застрахованнаго предмета уже стала безспорной и что заявляющій объ абандонѣ имѣетъ на это право какъ интересентъ, т. е. какъ лицо, въ чьемъ денежномъ интересѣ былъ застрахованъ потерянный предметъ.

Съ заявленіемъ объ абандонѣ, къ страховщику переходитъ право собственности на застрахованный предметъ,—на судно, или грузъ, предполагая, что страховщикъ не оспорилъ законности заявленія, т. е. что абандонъ принятъ. Въ такомъ случаѣ, при уплатѣ страховщикомъ вознагражденія, ему долженъ быть переданъ или выданъ тотъ документъ, какой въ данномъ случаѣ необходимъ для перехода права собственность: корабельная крѣпость судна или коноссаментъ на грузъ. Въ остальномъ разсчеты между интересонтомъ и страховщикомъ происходятъ примѣнительно къ тѣмъ же правиламъ, какъ и разсчеты вознагражденія при совершенной гибели. Къ страховщику переходятъ всѣ права на уступленный ему по абандону предметъ; но съ правами переходятъ и обязательства, какія лежатъ обремененіями на томъ же

предметѣ. Такъ, страховщику принадлежитъ и чистый фрахтъ за тотъ рейсъ, въ теченіе котораго случилась вѣроятная потеря судна; къ нему переходятъ также и требованія, какія установлены въ пользу судна по разсчету общей аваріи. Но съ другой стороны, на страховщика переходятъ и тѣ обязательства, которыя обременяютъ судно, между прочимъ и долги по разсчету общей аваріи, или долги, сдѣланные, шкиперомъ по необходимости. Въ силу абандона страховщикъ въ правѣ принимать всякія мѣры по освобожденію судна изъ того задержанія, которое явилось основаніемъ абандона.

Абандонъ судна страховщику можетъ имѣть мѣсто одновременно съ другимъ абандономъ,—въ видѣ уступки того же, судна кредиторамъ его хозяина [1]). Очевидно, при такой встрѣчѣ кредиторовъ и страховщика, абандонъ послѣднему имѣетъ лишь формальное значеніе, какъ основаніе для интересента, заявившаго абандонъ, получить страховое вознагражденіе по правиламъ объ абандонѣ.

Право абандона можетъ быть осуществлено лишь своевременно, оно теряется съ пропускомъ срока. По истеченіи такого срока можетъ быть одно изъ двухъ. Или застрахованной предметъ объявился, получены благопріятныя вѣсти о суднѣ или грузѣ, задержка прекратилась. Или же потеря не прекратилась,—вѣстей нѣтъ, арестъ судна продолжается, призовый судъ не постановилъ рѣшенія. Въ первомъ случаѣ страховое вознагражденіе опрѣляется по правиламъ объ аваріяхъ; во второмъ случаѣ интересентъ въ правѣ требовать вознагражденіе полностью. Но съ уплатой вознагражденія, къ страховщику не переходитъ право собственности на застрахованный предметъ, а потому получившій вознагражденіе обязанъ возвратить страховщику полученную сумму полностью или въ части, если застрахованный предметъ перестанетъ быть безспорно потерянным въ его цѣлости или въ части.

Во второмъ случаѣ безспорная потеря можетъ превратиться въ совершенную гибель: получены вѣсти о крушеніи судна или о признаніи его негоднымъ, о конфискаціи груза, о рѣшеніи призоваго суда, признавшемъ правильность захвата. Въ такомъ случаѣ страховое вознагражденіе опредѣлится по правиламъ о совершенной гибели.

---

[1]) Выше, стр. 205 207

Право на полученіе страхового вознагражденія,—если таковое возникло и поскольку возникло согласно условіямъ полиса,—можетъ быть осуществлено лишь при исполненіи различныхъ условій формальнаго характера, и при томъ въ зависимости отъ соблюденія различныхъ сроковъ [1]). Содержаніе этихъ условій—тѣ или иныя дѣйствія страхователя или вообще того, кто въ правѣ получить вознагражденіе. Первая обязанность интересента—сообщить страховщику свѣдѣнія, какія онъ получилъ самъ о случившемся несчастіи, когда застрахованный предметъ подвергся одной изъ опасностей, принятыхъ на свой страхъ страховщикомъ. Нарушеніе этой обязанности будетъ имѣть послѣдствіемъ вычетъ изъ страхового вознагражденія суммы тѣхъ убытковъ, какіе потерпѣлъ страховщикъ отъ неисполненія сказанной обязанности.

Другая обязанность интересента,—насколько возможно принимать тѣ мѣры, какія въ данномъ случаѣ необходимы по сохраненію застрахованнаго предмета или въ предупрежденіе дальнѣйшихъ вредныхъ послѣдствій разразившейся опасности. Интересентъ дѣйствуетъ въ интересахъ страховщика, а потому и расходы по принятію мѣръ отнесены будутъ на счетъ послѣдняго; расходы подлежатъ возмѣщенію со стороны страховщика, какъ добавка къ страховому вознагражденію, какое причтется интересенту. Мало того, въ принятіи мѣръ по сохраненію застрахованнаго предмета и въ предупрежденіе дальнѣйшихъ убыточныхъ послѣдствій, интересентъ обязанъ подчиняться указаніямъ страховщика или даже предоставить послѣднему свободу дѣйствія. Нарушеніе этой обязанности повлечетъ за собою отвѣтственность за вредъ и убытки, причиненные страховщику.

Требованіе получить страховое вознагражденіе должно быть письменно заявлено страховщику въ теченіе опредѣленнаго срока. Срокъ начинается съ окончаніемъ риска по тому страхованію, на основаніи котораго заявляется требованіе о вознагражденіи. Къ заявленію долженъ быть приложенъ счетъ суммы вознагражденія, основанный на оправдательныхъ документахъ и на доказательствахъ, что заявитель имѣетъ на это право, т. е. что при заключеніи договора страхованія онъ былъ денежно заинтересованъ въ застрахованномъ предметѣ, или же является законнымъ преем-

[1]) Гамб. прав. § 142—149.

никомъ интересента. Оправдательные документы могутъ быть различны, смотря по основанію требованія: одни,—когда требуется возмѣщеніе убытковъ по аваріи; другіе,—когда требуется вознагражденіе за совершенную погибель, или заявляется абандонъ. Доказательствами денежной заинтересованности заявителя будутъ для судна: документъ права собственности, т. е. корабельная крѣпость, а для груза—коносаментъ. Притомъ, что касается грузовъ въ частности, коносаментъ является доказательствомъ и еще одного существеннаго обстоятельства,—что грузъ былъ *помѣщенъ* и находился на суднѣ въ то время, когда разразилась опасность.

Заявленіе о полученіи вознагражденія, удовлетворительное и въ смыслѣ достаточности приложенныхъ къ нему документовъ, подлежитъ разсмотрѣнію и повѣркѣ со стороны страховщика. Срокъ для такого разсмотрѣнія два мѣсяца, и лишь по истеченіи этого срока заявленное требованіе получаетъ исковую силу,—оно можетъ быть предъявлено къ страховщику въ видѣ иска, если не удовлетворено добровольно. Двухмѣсячный срокъ можетъ быть продолженъ для воспол-ненія оправдательныхъ документовъ и доказательствъ, если неполнота тѣхъ и другихъ, какъ они приложены къ заявленію, произошла не по винѣ заявителя. Въ такихъ случаяхъ приблизительно опредѣляется наименьшій размѣръ могущаго причитаться вознагражденія; въ двухъ третяхъ этого размѣра вознагражденіе выдается авансомъ, въ счетъ суммы, какая опредѣлится по окончательному расчету [1]).

Производится ли уплата страхового вознагражденія добровольно или по рѣшенію суда, въ томъ и въ другомъ случаѣ необходимо предъявленіе полиса; уплата страхового вознагражденія можетъ быть произведена лишь правильному держателю полиса. Признаки правильнаго держателя опредѣляются по тексту полиса или по передаточнымъ на немъ надписямъ. Когда полисъ былъ составленъ на имя самого страхователя, т. е. при заключеніи страхованія онъ самъ былъ денежно заинтересованъ въ застрахованномъ предметѣ, правильнымъ держателемъ полиса будетъ страхователь, или же тотъ, кому полисъ перешелъ отъ страхователя по передаточнымъ надписямъ, начиная съ надписи страхователя. Но, какъ сказано выше [2]), полисъ далеко не всегда составляется на

[1]) Гамб. прав. § 152 и 153.

[2]) Стр. 270.

имя интересента; послѣдній нерѣдко даже остается неизвѣстнымъ страховщику и можетъ объявиться только впослѣдствіи, для полученія вознагражденія, когда возникнетъ вопросъ о денежной заинтересованности того, для кого было заключено страхованіе. Такъ бываетъ, когда страхованіе было заключено за чужой счетъ, но безъ указанія—за чей, или съ оговоркою за счетъ—чей придется Полисы послѣдняго рода остаются въ распоряженіи того, кто названъ въ полисѣ, какъ контрагентъ страхованія. но дѣйствующій за чужой счетъ или за счетъ—чей придется. Этотъ контрагентъ, т. е. страхователь, и является правильнымъ держателемъ полиса. пока не передастъ его интересенту т. е. тому, въ чьихъ интересахъ было заключено страхованіе. Для такого правильнаго держателя полисъ является обезпеченіемъ его расходовъ по страхованію, по уплатѣ преміи, или маклерскаго куртажа [1])

Полисъ передается съ переходомъ права собственности на застрахованный предметъ; но значеніе этой передачи не одинаково для судна и для груза. Такъ, съ переходомъ права собственности, въ порядкѣ сингулярнаго преемства, на застрахованное судно, страхованіе прекращается, если судно уже находится въ портѣ, потому что окончило предъидущій рейсъ; но если судно совершаетъ рейсъ, страхованіе продолжается лишь до перваго порта, гдѣ судно окончитъ этотъ рейсъ. Совсѣмъ другое значеніе передачи полиса на грузъ. Въ качествѣ товаровъ грузы назначены къ обращенію, т. е. переходятъ по праву собственности отъ одного къ другому. При такихъ переходахъ застрахованнаго груза, страхованіе продолжается до его окончанія согласно условіямъ полиса, если не прекратится раньше по другимъ основаніямъ. Вотъ почему полисъ на грузъ является принадлежностью послѣдняго, а правильнымъ держателемъ полиса, въ каждый данный моментъ, будетъ тотъ, кто является правильнымъ держателемъ застрахованнаго груза по выданному на него коносаменту.

По иску, предъявленному со стороны правильнаго держателя полиса, страховщикъ въ правѣ предъявить возраженія, вытекающія не только изъ полиса, но также изъ другихъ обстоятельствъ, которыя остались внѣ полиса. Таковы прежде

---

[1]) Гамб. прав. § 150.

всего нарушенія обязанности увѣдомленія обо всѣхъ данныхъ, имѣвшихъ значеніе при заключеніи страхованія.

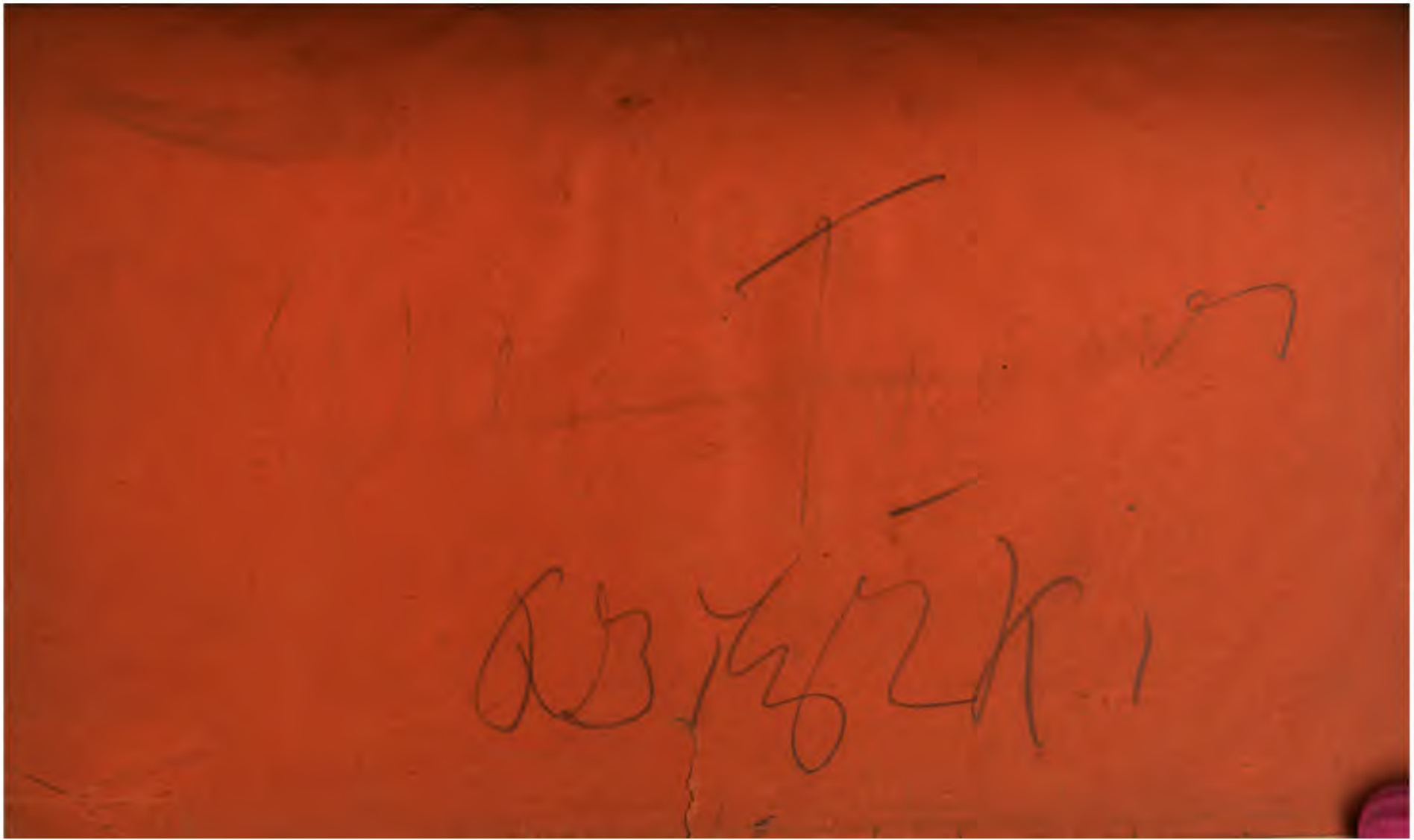
Иное значеніе передача полиса имѣетъ тогда, когда сумма страхового вознагражденія уже опредѣлена, готова у страховщика къ выдачѣ правильному держателю полиса. Въ этомъ случаѣ передать полисъ значитъ передать другому слѣдующую по этому полису сумму денегъ, какая причитается къ полученію отъ страховщика. Эта передача можетъ быть совершена въ обще-гражданскомъ порядкѣ, посредствомъ уступки (цессіи).

Морская опасность, причинившая убытки, возмѣщенные страховщикомъ, могла быть слѣдствіемъ не случайности, а чьей либо вины. Получивши отъ страховщика вознагражденіе за убытки, интересентъ, въ предѣлахъ суммы и по соразмѣрности полученнаго вознагражденія, не можетъ отыскивать убытки, уже возмѣщенные страховщикомъ, еще и съ того кто является за нихъ отвѣтственнымъ въ силу общихъ правилъ объ отвѣтственности за вину. Право на вознагражденіе убытковъ переходитъ къ страховщику, но со всѣми возраженіями, какія имѣли бы мѣсто и противъ интересента [1])

Иски, возникающіе изъ договора страхованія, подлежатъ и у насъ не общей, а сокращенной давности, какая установлена въ Гамбургскихъ Общихъ Правилахъ морского страхования [2]). Продолжительность срока этой давности—пять лѣтъ

Страхованіе судовъ, грузовъ и прочихъ предметовъ, являющихся формами денежной заинтересованности въ суднѣ или грузѣ,—послѣдняя тема въ изложеніи морского торговаго права. Но тамъ, гдѣ введенъ залогъ морскихъ судовъ, въ это изложеніе входитъ также и вопросъ о морской ипотекѣ.

---

[1]) Гамб. прав. § 27 и 28.

[2]) Тамъ же § 163 и 164.